

UNIVERSITÉ DE LYON — FACULTÉ DE DROIT

Des Droits et Obligations

D'UN VOYAGEUR

Dans un Compartiment de Chemin de Fer

Thèse pour le doctorat juridique

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE LYON

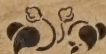
Le 21 Novembre 1910, à 2 heures du soir

PAR

Emile CONVERS

DOCTEUR EN DROIT

AVOCAT A LA COUR D'APPEL



LYON

IMPRIMERIE DE LA « REVUE JUDICIAIRE »

23, Rue Claudia, 23

—
1910

THÈSE

POUR LE DOCTORAT JURIDIQUE

UNIVERSITÉ DE LYON — FACULTÉ DE DROIT

MM.

CAILLEMER, C. ✱, I. ✂, Doyen honoraire, correspondant de l'Institut.

THALLER, ✱, I. ✂, professeur honoraire.

AUDIBERT, I. ✂, professeur honoraire.

FLURER, I. ✂, doyen, professeur de Droit civil.

GARRAUD, I. ✂, professeur de Droit criminel.

APPLETON (Charles), I. ✂, professeur de Droit romain.

COHENDY, O. ✱, I. ✂, professeur de Droit commercial.

PIC, I. ✂, professeur de Droit international public.

APPLETON (Jean), I. ✂, professeur de Droit administratif.

LAMBERT, A. ✂, professeur d'Histoire générale du Droit français.

BOUVIER, I. ✂, professeur de Science financière et de Législation française des finances.

LAMEIRE, I. ✂, professeur d'Histoire du Droit public et de Droit administratif.

JOSSERAND, I. ✂, professeur de Droit civil, assesseur du Doyen.

BROUILHET, I. ✂, professeur d'Economie politique.

HUVELIN, A. ✂, professeur de Droit romain.

LÉVY, A. ✂, professeur de Droit civil.

GONNARD, A. ✂, professeur d'Histoire des Doctrines Economiques et d'Economie politique.

BOUVIER-BANGILLON, I. ✂, professeur de Procédure civile.

BECQ (J.), I. ✂, secrétaire.

MEMBRES DU JURY :

Président : M. BOUVIER-BANGILLON, *professeur*.

Assesseurs : MM. JOSSERAND, *professeur*
COHENDY, *professeur*.

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE LYON — FACULTÉ DE DROIT

42738

Des Droits et Obligations

D'UN VOYAGEUR

Dans un Compartiment de Chemin de Fer

Thèse pour le doctorat juridique

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE LYON

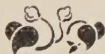
Le 21 Novembre 1910, à 2 heures du soir

PAR

Emile CONVERS

DOCTEUR EN DROIT

AVOCAT A LA COUR D'APPEL



LYON

IMPRIMERIE DE LA « REVUE JUDICIAIRE »

23, Rue Claudia, 23

—
1910



Digitized by the Internet Archive
in 2026

BIBLIOGRAPHIE

- BÉDARRIDES et RIVIÈRE. — Des chemins de fer au point de vue du transport des voyageurs et des marchandises.
- BRUÈRE. — Du transport des personnes par chemins de fer. Paris 1899.
- DUVERDY. — Traité du contrat de transport par terre en général et spécialement par chemin de fer. 2^e édition 1874.
- EMION. — Manuel pratique du traité de l'exploitation des chemins de fer.
- FEOLDE. — Des transports par chemins de fer, voyageurs et marchandises. 1 vol., 1890.
- FÉRAUD-GIRAUD. — Code des transports des marchandises et de voyageurs par chemins de fer. 3 vol., 2^e édit. 1889.
- GUIMBERT. — De la sécurité des voyageurs par chemins de fer.
- JOSSERAND. — Les Transports. Paris. Rousseau, 1910.
- LA GORCE (EDMOND DE). — Du transport des voyageurs par chemins de fer. Paris 1895.
- LAME-FLEURY. — Code annoté des chemins de fer en exploitation. 4^e édition 1905.
- LAME-FLEURY. — Bulletin annoté des chemins de fer.
- LAME-FLEURY. — Recueil méthodique et chronologique des lois, décrets, etc., concernant le service de contrôle des chemins de fer en exploitation.

- LAMY. — Manuel pratique des transports par chemins de fer. Voyageurs, marchandises, colis postaux. 7^e édition, Paris 1909.
- LYON CAEN et RENAULT. — Traité de droit commercial.
- MITTRE. — Etude sur l'ordonnance royale du 15 novembre 1846, modifiée par le décret du 1^{er} mars 1901.
- PALAA. — Dictionnaire législatif et réglementaire des chemins de fer.
- PICARD. — Traité des chemins de fer. 4 vol., 1887.
- Recueils de jurisprudence.
- Répertoire. *Dalloz. Fuzier-Hermann.* — Pandectes françaises.
- Revue générale des chemins de fer.
- Revue Pratique des chemins de fer.
- SAINCTELETTE. — De la responsabilité et de la garantie.
- SOURDAT. — De la responsabilité ou de l'action en dommages-intérêts au dehors des contrats.
-

INTRODUCTION

Le développement énorme des voies de communication et de tous les moyens de transport est peut-être le fait le plus remarquable du XIX^e siècle et de l'époque contemporaine. Les conséquences économiques, politiques, sociales et autres de ce développement sont incalculables. Mais ce n'est pas ici le lieu de les étudier; qu'il nous suffise de constater le fait et de dire, avec un éminent auteur, que « le transport est, de toutes les opérations, la plus nécessaire et la plus multiforme à la fois ». (1).

Ce que nous voulons signaler ici, c'est un fait étrange, qui montre bien que les progrès juridiques ne sont pas toujours en harmonie avec les progrès économiques; notre législation n'a pas suivi les progrès de notre industrie en matière de transport; elle contient à peine quelques textes qui y sont relatifs, et tous s'occupent du transport des marchandises.

(1) *Les Transports*, par Louis Josserand, Paris 1910, p. 1,

Seul l'article 1779 du Code civil, énumérant les diverses espèces de louage d'ouvrage, dispose : « Il y a trois espèces principales de louage d'ouvrage et d'industrie :

1° Le louage des gens de travail qui s'engagent au service de quelqu'un;

2° Celui des voituriers, tant par terre que par eau, qui se chargent du *transport des personnes* ou des marchandises;

3° Celui des entrepreneurs d'ouvrages par suite de devis ou marchés. »

La section II du chapitre III, qui est intitulée : « Des voituriers par terre et par eau » et paraîtrait, par suite, devoir s'occuper du transport des personnes, a trait à peu près exclusivement au transport des marchandises. Seul l'article 1786 est général et porte : « Les entrepreneurs et directeurs de voitures et roulages publics, les maîtres de barques et navires, sont, en outre, assujettis à des règlements particuliers qui font la loi entre eux et les autres citoyens. »

De son côté, le Code de commerce contient quelques textes au sujet des transports, mais ils sont uniquement consacrés au transport des marchandises. Cette lacune dans nos lois s'expliquait assez aisément au début du XIX^e siècle. Les transports étaient, en effet, surtout des transports de marchandises. Les personnes étaient peu accoutumées aux voyages devenus aujourd'hui si fréquents, et l'on peut dire qu'à ce moment le contrat de transport, ainsi envisagé, ne formait pas véritablement un contrat particulier. Pour les marchandises,

en effet, il s'analyse dans un contrat de dépôt et une *obligation de faire*, et, aujourd'hui encore, malgré les perfectionnements de l'outillage des transports, la quantité des marchandises transportées, la situation demeure identique.

Mais en ce qui concerne le transport des voyageurs, la question est beaucoup plus complexe. Lors de la rédaction des Codes, le contrat ainsi formé s'analysait purement et simplement en un louage de services.

L'idée du voiturier qui transporte dans sa voiture quelques personnes, l'idée même du conducteur de diligence correspond parfaitement à la notion de louage de services et il semble bien que cette notion était suffisante pour résoudre les difficultés pratiques qui pouvaient se présenter. Le voiturier louait ses services; il contractait une obligation de faire qui était à peu près la seule chose dont on lui demandait l'exécution. Le voyageur qui allait en diligence de Marseille à Paris savait, en partant, que le voyage serait une fatigue; tout ce qui lui importait, c'était d'arriver à Paris. Les voyages n'étaient entrepris que lorsqu'ils étaient nécessaires. Ceux qui voyageaient pour leur plaisir voyageaient généralement en berline et c'était alors évidemment un louage de services ordinaires qui intervenait entre les parties. Le voyageur en diligence demandait uniquement au voiturier, comme le voyageur en berline, de le remettre à destination.

Aujourd'hui, la situation s'est profondément modifiée. Le monde entier, ou presque, est sillonné de voies ferrées; les voyageurs passent parfois dans un

train des journées, voire des semaines entières. Les trains sont devenus confortables; on y mange, on s'y couche, même dans un lit. Les places les plus modestes deviennent de plus en plus confortables et créent entre le transporteur et le voyageur des obligations et des droits qu'on ne peut plus analyser simplement en une obligation de faire. On ne voyage plus seulement en cas de nécessité, mais aussi pour son plaisir : des trains entiers sont composés de touristes. Enfin, tous ont actuellement le sentiment que l'obligation du transport s'accompagne d'obligations tout aussi importantes de bien-être, d'aisance, souvent même de luxe. Le voyageur de 3^e classe n'a pas droit seulement à l'occupation d'une place restreinte; il doit être bien éclairé la nuit, a droit à l'usage du couloir ou des water-closets. Il y a là un ensemble de points accessoires qui, à notre sens, doivent entraîner une conception juridique plus précise et plus étendue du contrat de transport.

Voilà la question dont nous voudrions entreprendre l'étude, en examinant de près les obligations de chacun des contractants dans le contrat de transport par chemin de fer; mais nous bornerons notre étude au transport des personnes, en y comprenant bien entendu les bagages à mains qui sont admis avec le voyageur dans le compartiment.

Pour bien délimiter le sujet, nous supposerons le contrat formé, afin de ne pas alourdir notre étude de questions techniques très complexes relatives aux tarifs et aux billets. Nous supposons donc un voyageur

qui a pris un billet : le contrat est formé; c'est alors que prennent naissance les obligations des parties contractantes.

Avant d'étudier ces obligations, essayons de définir et d'analyser le contrat de transport des personnes par chemin de fer. C'est un contrat par lequel une Compagnie de chemins de fer (ou l'administration des chemins de fer de l'Etat) (1) s'engage à transporter un voyageur à un endroit fixé, dans un délai et dans des conditions déterminées par les règlements, à charge par le voyageur d'acquitter préalablement le prix de la place tel qu'il est fixé par les tarifs homologués, et de se soumettre aux obligations édictées par les règlements. Essayons une analyse juridique de ce contrat :

Nous disons plus haut qu'au moment de la rédaction des Codes, le contrat pouvait s'analyser en un simple louage de services. Des auteurs modernes croient encore pouvoir affirmer aujourd'hui que le voyageur en chemin de fer et la Compagnie ne contractent pas d'obligations plus complexes que celles qui résultent de ce louage de services (2).

Le voyageur loue, en effet, non pas comme on l'a

(1) Pour la facilité de l'exposition, dans toute notre étude, nous supposerons le contrat formé entre un voyageur et une Compagnie ; bien entendu, on pourrait, dans chaque hypothèse appliquer le même raisonnement à l'Etat.

(2) Lyon-Caen et Renault, t. 3, n° 701, p. 496 ; Huc, t. 10, n° 401, p. 555.

dit, les services de tel ou tel employé, du mécanicien, du chef de train ou de l'homme d'équipe, mais les services de la Compagnie, qui s'engage à le transporter et contracte ainsi vis-à-vis de lui une obligation de faire comme toute personne qui loue ses services.

Mais, est-ce là tout ? A côté de ce louage de services, n'y a-t-il pas aussi un louage de choses ? Le voyageur a droit à une place, quelquefois à une place fixée d'avance, le plus souvent à une place qu'il détermine lui-même au moment du départ. Dès qu'il a régulièrement retenu cette place, il a sur elle un droit privatif. Bien plus, il a droit à la jouissance des divers objets communs du compartiment, à l'éclairage, au chauffage, à l'usage du couloir, des water-closets, du wagon-restaurant, du wagon-salon, etc. Il y a donc plus que l'usage étroit et strict d'une place quelconque, il y a vraiment un louage de choses, au même titre que le voyageur qui loue une chambre dans un hôtel. Quelquefois même l'analogie entre l'hôtel et le chemin de fer devient frappante ; dans l'hypothèse, par exemple, d'un compartiment-lit, occupé par un ou deux voyageurs voyageant ensemble. C'est vraiment là une pièce, analogue à une chambre à coucher. Le voyageur a le droit de s'y coucher, d'y faire sa toilette en usant des divers objets mis à sa disposition. Dans un train qui comporte d'autres places de luxe, il peut encore aller lire son journal dans le wagon-salon, déjeuner ou collationner au wagon-restaurant.

L'usage de toutes ces choses, variables suivant la

classe occupée par l'intéressé, fait partie du contrat de transport comme le transport lui-même.

On a soutenu que ce louage de choses n'existait que dans les hypothèses où l'on peut d'avance retenir une place déterminée. « Dans ce cas, dit Troplong, à côté de l'entreprise principale, qui est une entreprise de transports, c'est-à-dire un louage de services, il se trouve un louage d'une chose employée comme moyen pour rendre plus commode le transport de la personne » (1). S'il est, pour les tickets de place de la Cie P.-L.-M., possible de retenir d'avance, en chemin de fer, une place déterminée (2), nous ne voyons pas que cette faculté apporte une modification quelconque au contrat de transport. L'idée de louage de choses, que Troplong joint au contrat de transport seulement dans ce cas, doit être étendue à tous; une place est louée tacitement dès le moment où le contrat se forme, dès la prise du billet. C'est seulement au moment du départ que la place est déterminée; mais le droit à une place et aux autres avantages accessoires que nous énumérerons plus tard, existe dès la formation du contrat.

Il paraît donc indiscutable que, depuis le début du XIX^e siècle, et surtout depuis le grand essor des chemins de fer, et leurs nombreux perfectionnements

(1) Troplong, *De l'échange et du louage*, t. 3, n° 905, p. 143.

(2) Nous étudierons en détail *infra*, p. , la question des places retenues à l'avance.

qui tendent tous à donner au voyageur, en même temps qu'une plus grande sécurité et une plus grande rapidité dans ses déplacements, plus de confort, et de plus en plus l'illusion du « home », il paraît indiscutable, disons-nous, que le contrat de transport est devenu plus complexe, et alors qu'initialement, il pouvait se résoudre en un louage de services, il ne peut plus s'analyser aujourd'hui qu'en adjoignant à ce louage de services un louage de choses.

On s'est demandé parfois, poussant plus loin ce raisonnement, si le louage de choses portait sur la voie, le quai d'embarquement, la gare, etc... Il nous semble qu'il ne saurait en être question. La voie, le quai d'embarquement, etc., font partie du domaine public; le voyageur a le droit d'en user comme de toutes les parcelles du domaine public, dans les mesures de ses besoins, et en respectant les règlements, mais il n'y a pas là de louage de choses, dans le sens juridique du mot, pas plus qu'on ne peut parler d'un louage de la route par une diligence ou un omnibus. Sans doute, dans le prix de la place, est compris un péage; mais cela ne nous semble pas suffisant pour modifier le contrat qui intervient entre l'entrepreneur de transport et le voyageur.

A notre avis, il existe une profonde différence entre le transport des marchandises et celui des voyageurs, différence qui réside dans la nature juridique des deux contrats, et qui explique ou motive les discussions nombreuses et très vives qu'on a entamées tant en doctrine qu'en jurisprudence, au sujet de l'application au trans-

port des personnes de la présomption de faute de l'article 1784 du Code civil et du fardeau de la preuve. Le contrat de transport des personnes, en effet, n'implique pas, comme celui des marchandises, l'idée de dépôt, par conséquent l'obligation de remettre l'objet déposé à destination, tel qu'on l'a reçu, c'est-à-dire sain et sauf et en bon état. Mais est-ce assez de cette idée pour dégager les Compagnies de leur responsabilité lorsqu'elles ne transportent pas les voyageurs qui se sont confiés à elles sains et saufs, et ne les remettent pas à destination tout entiers, si j'ose dire ? Nous étudierons très complètement cette question en traitant de la responsabilité. Nous voulions seulement la mentionner ici en déterminant la nature du contrat qui lie le voyageur à la Compagnie, parce qu'elle est à la fois l'une des plus importantes que le contrat fasse naître, et l'une des plus controversées (1).

Le contrat de transport ainsi analysé constitue-t-il un acte civil ou un acte de commerce ? La question doit être résolue différemment suivant qu'on envisage le voyageur ou le transporteur.

Pour le transporteur, c'est-à-dire pour la Compagnie de chemins de fer qui fait profession de transporter des voyageurs, le transport est un acte de commerce. Les Compagnies de chemins de fer sont des

(1) V. infra, chap. IV, sect. III.

sociétés commerciales (1). Le réseau de l'Etat est aussi considéré comme une entreprise commerciale (2).

Pour le voyageur, le contrat de transport est, en principe, un acte civil, à moins cependant que le voyageur ne voyage pour les besoins de son commerce, auquel cas le contrat est considéré comme commercial en vertu de ce qu'on appelle la théorie de l'accessoire.

De ces principes découlent les conséquences ordinaires en ce qui concerne la compétence. Si le contrat est commercial pour les deux parties, la juridiction consulaire est compétente; si le contrat est civil pour le voyageur, celui-ci ne peut être assigné que devant la juridiction civile, tandis qu'il peut assigner le transporteur, à son choix, devant la juridiction civile ou la juridiction commerciale.

Nous devons citer aussi, en ce qui concerne la compétence, l'article 252 de la loi du 12 juillet 1905, qui stipule que les juges de paix prononcent sans appel jusqu'à la valeur de 300 francs et à charge d'appel jusqu'aux taux de la compétence en dernier ressort des Tribunaux de première instance sur les contestations entre les voyageurs et les entrepreneurs de transport par terre ou par eau, les voituriers ou bateliers pour retards, frais de route et perte ou avarie d'effets accompagnant les voyageurs.

(1) Cass. 26 mars 1857 et 30 déc. 1857 (D. 1857.I.246 et 1858.I.395).

(2) Cass. 8 juillet 1889 (D. 1889.I.353, S. 1890.I.473). — Cons. d'Etat, 22 juin 1889 (D. 1891.3.1).

Il faut remarquer que cette compétence est limitée aux causes énoncées dans la loi; en matière de dommages-intérêts pour accident, par exemple, le juge de paix n'est compétent que jusqu'à 600 francs en dernier ressort, taux ordinaire de sa compétence en matière personnelle et mobilière. Dans toutes les hypothèses, non spécifiées dans la loi de 1905, c'est le principe énoncé plus haut qui doit recevoir son application.

Disons encore, pour compléter cette notion du contrat de transport, qu'il entraîne pour chaque partie des obligations qu'on peut considérer comme équivalentes. Le voyageur paie sa place et s'oblige à respecter les règlements de la Compagnie. La Compagnie s'oblige à transporter le voyageur dans un délai et dans des conditions déterminées, nous ajouterons même en anticipant sur la deuxième partie de notre démonstration, à le transporter sain et sauf. Le contrat est synallagmatique et, de plus, c'est un contrat à titre onéreux.

Quand et comment se forme ce contrat particulier que nous avons appelé contrat de transport ?

Le contrat de transport se forme dès la demande faite au guichet par le voyageur. Là commencent les obligations de la Compagnie. La Compagnie fait en quelque sorte une pollicitation constante : elle est tenue d'accepter tous les voyageurs qui se présentent et de fournir une place à chacun d'eux. Nous verrons plus tard les conséquences pratiques de cette obligation; pour l'instant, il suffit de constater que le consentement de la Compagnie, nécessaire pour la formation

du contrat, est préexistant et ne saurait être refusé, dès l'instant que le voyageur est en état de voyager. Le contrat est donc définitif au moment où le voyageur a manifesté sa volonté d'être partie au contrat en demandant un billet; la Compagnie, ainsi que nous venons de le dire, est tenue de satisfaire la demande.

Le voyageur paie sa place. Voilà sa première obligation et la principale : les règlements lui imposent de la remplir *préalablement*. Toutes les autres obligations de la Compagnie ne commencent à s'exercer qu'après que le voyageur aura satisfait à celle-là : la demande seule du billet ne les eût pas fait naître. La Compagnie n'est, par conséquent, tenue de mettre une place à la disposition du voyageur qui si celui-ci acquitte le prix de la place demandée, tel qu'il est déterminé d'après le tarif.

En échange du prix de la place, la Compagnie délivre un billet qui constitue la preuve du contrat de transport. Il est en particulier la preuve du paiement du prix de la place. Nous dirons même que le billet est la seule preuve admise du contrat de transport : l'article 101 du Code de commerce stipule, en effet, que « la lettre de voiture forme le contrat » entre l'expéditeur et le voiturier. La même solution doit être étendue au transport des voyageurs (1). Nous admettrons toutefois qu'on peut prouver par témoins la perte du billet dans certains cas donnés par application de l'ar-

(1) Ord. 15 novembre 1846, art. 50 et s.

ticle 1348, § 4 du Code civil, qui autorise la preuve testimoniale « au profit du créancier qui a perdu le titre qui lui servait de preuve littérale par suite d'un cas fortuit, imprévu et résultant d'une force majeure ». Mais ce n'est pas, à vrai dire, une exception au principe : ce qu'on peut prouver par témoins, ce n'est pas le contrat de transport, c'est la perte du billet; encore cette preuve ne serait-elle admise que si elle provenait d'un cas fortuit, imprévu ou de force majeure. C'est donc là une restriction plus théorique que pratique.

Le contrat de transport des voyageurs par chemins de fer entraîne, en outre des obligations ci-dessus : paiement du prix et fait matériel du transport, d'autres obligations accessoires qui ne sont plus directement déterminées par la nature juridique du contrat lui-même, mais par les règlements.

Les obligations des parties en cause, en effet, résultent, non seulement des principes généraux qui viennent d'être exposés et qui dérivent de la nature même du contrat, mais encore d'un certain nombre de textes, de natures diverses, qui rentrent directement dans les règlements particuliers dont parle l'article 1786 C. civ.

Citons d'abord les lois de concessions de chemins de fer avec les cahiers des charges annexés, en particulier la loi du 11 juin 1842 « relative à l'établissement de grandes lignes de chemins de fer. »

La police des chemins de fer, et spécialement les obligations réciproques du transporteur et du voyageur sont régies par la loi du 15 juillet 1845 et par l'ordonnance du 15 novembre 1846 « sur la police, la

sûreté et l'exploitation des chemins de fer », modifiée par le décret du 1^{er} mars 1904.

En exécution de ces textes, le ministre des travaux publics a édicté de très nombreux règlements, arrêtés, décisions ou circulaires. Les Compagnies ont aussi des règlements intérieurs, qui sont obligatoires pour elles.

Enfin, les préfets, investis de la police de la grande voirie, ont le droit de prendre les mesures nécessaires pour l'exécution du règlement, sous l'approbation du ministre des travaux publics.

Ainsi donc, en dehors des règles qui dérivent de la nature du contrat de transport, les obligations des parties dérivent en particulier de la loi relative à la police des chemins de fer, des règlements d'administration publique, des décisions du ministre des travaux publics (arrêtés, circulaires, etc...), des arrêtés préfectoraux et des règlements purement intérieurs.

Comme on le voit, la réglementation des chemins de fer est très variée, et une des grandes difficultés juridiques de la matière est précisément de déterminer quelle est la sanction applicable à chaque catégorie de règlements. Nous verrons plus tard quels sont les règlements auxquels doit être attachée la sanction pénale, qui est la plus effective. Disons de suite qu'aux termes d'une jurisprudence, peut-être très contestable, mais très constante et très ferme, la sanction pénale est applicable aux infractions à tous les règlements sans distinction (1).

(1) V. *infra*, chap. III, Sanction pénale.

Voici les principaux caractères du contrat de transport, tels qu'ils résultent des textes et de l'application qui en est faite par la jurisprudence. Nous voudrions maintenant étudier, avec quelques détails, le contenu ou plutôt les effets de ce contrat, en examinant successivement les obligations de la Compagnie et celles du voyageur. Puis nous étudierons les diverses sanctions qui garantissent l'exécution de ces obligations, sanction administrative, pénale ou civile. Tel sera le plan de notre étude en écartant, comme nous l'avons indiqué, tout ce qui serait antérieur à la formation du contrat.

Nous ne parlerons donc pas de la question des billets de place, billets ordinaires, billets spéciaux, billets d'aller et retour, permis gratuit, cartes d'abonnement, cartes de circulation à tarif réduit, etc., toutes questions techniques, dont la solution ne saurait trouver place que dans un guide du voyageur ou un recueil de règlements, malgré les nombreuses difficultés pratiques auxquelles elles donnent naissance. Nous ne parlerons pas davantage des transports de voyageur à des conditions particulières, militaires et marins, enfants, non plus que des personnes auxquelles il est interdit de monter en wagon, comme les fous ou les personnes en état d'ivresse.

Nous supposons le contrat régulièrement formé et le voyageur en possession de son billet. Etudions ses droits et ses obligations depuis le moment où il entre dans la gare jusqu'au moment où il en sort après avoir effectué le voyage,

Après le paiement de la place par le voyageur, il n'est pas douteux que c'est à la Compagnie qu'incombent les principales obligations, qui sont nombreuses et variées, mais qui, en définitive, se résument toutes dans l'obligation suivante : transporter le voyageur. Mais, cette obligation primordiale doit être exécutée dans des conditions déterminées par les règlements; malheureusement, ces règlements n'ont pas toujours la précision désirable.

Ces obligations diverses peuvent être rangées dans trois groupes principaux :

1° La Compagnie doit donner au voyageur la possibilité d'être transporté, en particulier, lui fournir une place et lui en assurer la jouissance;

2° Elle doit veiller à la sécurité et à la commodité du voyageur;

3° Elle doit remettre le voyageur à destination.

Telles seront les trois sections de notre chapitre.

CHAPITRE PREMIER

Obligations de la Compagnie

SECTION PREMIÈRE

La Compagnie doit donner au voyageur la possibilité d'être transporté

On sait la grande complexité de l'organisation des chemins de fer : les Compagnies doivent veiller à la sécurité des voyageurs et assurer leur transport dans les conditions qui lui sont imposées. Aussi doivent-elles prendre des mesures utiles pour concilier les intérêts du public avec le souci de sauvegarder leur responsabilité. Mais c'est à elles qu'il appartient de veiller à l'exécution de ces mesures.

Pour l'instant, nous avons à étudier leurs obligations dont la première est de donner au voyageur le moyen d'être transporté. Pour cela, elles sont tenues ;

- 1) De lui permettre à temps l'accès des quais;
- 2) De lui fournir les renseignements nécessaires sur le train à prendre, les embranchements, etc.;
- 3) De lui assurer une place;
- 4) De lui fournir un des compartiments spéciaux prévus par les règlements.

§ 1. — *Accès aux quais de départ*

En principe, le voyageur n'a le droit d'accéder au quai de départ qu'une fois muni de son billet.

Les guichets pour la délivrance des billets doivent être ouverts quinze ou trente minutes avant le départ du train, suivant l'importance de la gare et fermés cinq minutes avant le départ. Donc, le voyageur ne peut, en principe, accéder au quai que pendant ce laps de temps. Toutefois, un voyageur arrivé avant l'heure de la fermeture pourrait exiger un billet et même demander des dommages-intérêts, si par suite de l'encombrement il avait manqué son train (1).

Aujourd'hui, les heures d'accès aux quais ne sont plus limitées aux heures d'ouverture et de fermeture des guichets. Il a semblé qu'il n'y avait pas d'inconvénient sérieux à permettre en tout temps aux voyageurs d'accéder sur les quais.

Aussi, depuis longtemps le public demandait-il l'accès immédiats sur les quais, des voyageurs munis de

(1) Trib. comm. du Havre, 29 janv. 1884 (Le droit, du 28 février 1884).

billets. Une circulaire du 22 juin 1863 avait invité les Compagnies à expérimenter le système. Mais celles-ci, hostiles à la réforme, l'expérimentèrent de mauvaise grâce. Une nouvelle circulaire du 10 janvier 1885 rappelle les prescriptions antérieures : « Ce régime, ajoute-t-elle, appliqué sur le réseau de l'Etat et dans les diverses gares d'autres réseaux, n'a révélé, après une assez longue expérience, aucun inconvénient qui fut de nature à contrebalancer les sérieux avantages qu'il présente pour le public. Il me paraît, dès lors, y avoir lieu de le généraliser. Je vous invite, en conséquence, Messieurs, à prendre des dispositions pour que les mesures qui ont fait l'objet de mes circulaires précédentes soient complètement en vigueur à partir du 1^{er} avril prochain (1885) ».

Les Compagnies résistant encore aux prescriptions ministérielles, une nouvelle circulaire du 10 mai 1886 décidait qu'il y avait lieu d'appliquer sans retard, d'une manière générale, les prescriptions de la circulaire du 20 janvier 1885. Toutefois, elle admettait qu'exception pouvait être faite sur la demande des Compagnies et avec l'autorisation expresse du ministre, pour certaines gares qui seraient reconnues présenter des conditions d'exploitation particulièrement difficiles, ou lors de certaines circonstances extraordinaires ou de force majeure, telles qu'une affluence inusitée de voyageurs ou un accident imprévu.

C'est ce qui se pratique aujourd'hui. En principe, l'accès des quais est toujours permis aux voyageurs dès qu'ils sont en possession de leurs billets. Certaines

gares cependant, conformément à la circulaire de 1885, sont autorisées par le ministre à n'ouvrir leurs portes qu'au moment du départ du train, ainsi beaucoup de stations de la banlieue de Paris, dans lesquelles circulent de nombreux trains qui ne s'arrêtent pas, ce qui pourrait occasionner des accidents.

Pendant l'attente du train, les voyageurs peuvent pénétrer dans les salles d'attente qui sont, en principe, ouvertes à tous les voyageurs, mais, comme s'il s'agissait de pénétrer dans une voiture, le voyageur doit être muni de son billet ou d'un permis régulier.

Lorsque les salles d'attente sont divisées en autant de classes que de catégories de places, le voyageur ne doit pas pénétrer dans une salle d'une classe supérieure à celle de son billet.

D'autre part, seuls les voyageurs ont le droit de pénétrer dans les salles d'attente; toutefois, aux termes des instructions, on doit user de tolérance en faveur des personnes accompagnant les voyageurs dont l'état réclame des soins particuliers.

Les salles d'attente doivent être chauffées et éclairées. Elles doivent être mises à la disposition des voyageurs pendant la nuit comme pendant le jour dès qu'un stationnement est nécessaire (1).

Dans les stations où il n'y a pas de salle d'attente, les vestibules où les voyageurs sont exposés à stationner pendant la nuit doivent être garnis de bancs (2).

(1) Dépêche ministérielle du 6 mai 1865,

(2) Circ. 29 juillet 1867.

La Compagnie, qui doit au voyageur la commodité et le confortable, lui doit aussi de ne pas se désintéresser de lui lorsqu'il a pénétré dans la salle d'attente où il pourrait s'endormir ou perdre de vue l'heure du départ. Les Compagnies doivent donc prévenir les voyageurs des salles d'attente au moins quelques minutes avant le départ du train, en tous cas, assez à temps pour que le voyageur ait le temps de choisir sa place et de s'installer.

L'obligation de prévenir les voyageurs n'est pas douteuse, lorsque ceux-ci sont dans les salles d'attente ou sur les quais de départ. Mais en est-il ainsi pour les voyageurs qui sont au buffet ? Il a été jugé à cet égard que si les cahiers des charges et les décrets et règlements en vigueur prescrivent aux Compagnies de prévenir les voyageurs avant le départ du train dans les salles d'attente, ils n'en font aucune obligation pour les locaux annexes, tels que buffets, mis gracieusement à leur disposition. Par suite, l'habitude que les Compagnies ont prise de faire procéder à cet appel constitue de leur part un acte de complaisance dont l'omission ne saurait engager leur responsabilité (1).

Mais il nous semble y avoir une inexacte appréciation des choses. Sans doute, les règlements ne font pas aux Compagnies l'obligation de principe de prévenir du départ les voyageurs qui sont au buffet et son inobservation ne saurait donner lieu à une sanc-

(1) Trib. com. Lyon, 6 octobre 1908 (Gaz. comm. Lyon, 24 mars 1909).

tion pénale. Mais les Compagnies ont pris l'habitude de le faire et la dérogation à cette habitude nous paraît pouvoir entraîner une responsabilité civile. Puisque cette mesure de précaution est prise tous les jours, le fait d'y manquer une fois nous paraît constituer une faute.

Il en est surtout ainsi alors que les affiches apposées dans le buffet préviennent les voyageurs qu'il sera fait, avant le départ des trains, un appel auquel ils doivent se conformer sans retard, ces affiches n'ayant pu être apposées sans l'assentiment du chef de gare, préposé de la Compagnie (1).

Le voyageur, sur le quai ou dans la salle d'attente doit donc être prévenu du moment du départ. Il est admis toutefois que cet avertissement peut être collectif. Un employé doit, dans toutes les salles où se trouvent des voyageurs, annoncer le départ à haute et intelligible voix et assez à temps pour que le voyageur puisse prendre ses bagages, se diriger vers le train, choisir une place et s'installer. Mais du moment qu'il a rempli cette obligation, on ne saurait lui faire grief, par exemple, de n'avoir pas individuellement réveillé et prévenu un voyageur endormi.

D'autre part, si, par suite du défaut d'avertissement, un voyageur manque son train, ce voyageur a le choix : ou bien résilier le contrat, demander le remboursement du prix de la place et même des dommages-

(1) Trib. Beaune, 21 avril 1907 (D.P. 1904.2.301 ; S. 1905.2.23).

intérêts s'il justifie d'un préjudice (1), ou bien attendre le prochain train et demander des dommages-intérêts pour le retard. Dans cette dernière alternative, les voyageurs cubliés peuvent exiger de monter dans le premier train en partance pour leur destination, alors même qu'on devrait pour cela les faire monter dans une voiture d'une classe supérieure à celle de leur billet (2).

Toutefois, lorsque ce train ne contiendra que des voitures de première classe, il conviendra de placer les voyageurs porteurs de billets de 2^e et de 3^e classe, autant que possible, dans un compartiment spécial.

Ainsi le voyageur muni de son billet doit, en principe, pouvoir pénétrer librement sur le quai du départ ou dans les salles d'attente, lesquelles doivent être ouvertes du côté du quai.

Mais, en principe aussi, seuls les voyageurs peuvent pénétrer soit sur le quai, soit dans les salles d'attente. Il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer de s'introduire dans l'enceinte du chemin de fer, d'y circuler ou d'y stationner (art. 61 ord. 15 nov. 1846). Toute personne qui pénètre sans billet et sans autorisation dans une gare est donc passible d'une infraction à la police des chemins de fer (Trib. corr. Mayenne, 3 fév. 1899).

En fait, l'autorisation est fréquemment donnée par les employés à telles ou telles personnes d'accompagner

(1) Trib. comm. Seine, 17 juin 1869 (Picard, t. 4, p. 208).

(2) Circ. min. des 6 nov. 1858 et 16 avril 1859.

le voyageur (1). Depuis quelques années, s'est introduite une nouvelle pratique : moyennant une rétribution modique de 0 fr. 10 en général, toute personne peut prendre un billet qui lui donne le droit de pénétrer sur le quai de départ et d'y stationner jusqu'au départ du train.

Cette pratique est-elle légale ?

L'affirmative nous paraît résulter des principes. Les agents de la Compagnie ont le droit d'autoriser une personne non voyageur à pénétrer sur le quai : à *fortiori*, la direction de la Compagnie a-t-elle ce droit. Il lui est donc loisible d'accorder par avance cette autorisation à toute personne qui se munira d'un ticket de quai et en payera le montant.

Mais, du fait que la direction d'une Compagnie donne aux non voyageurs, moyennant l'acquittement du prix d'un ticket, le droit d'accéder aux quais de départ, il ne suit pas que les non voyageurs aient en tout temps le droit de revendiquer cette faculté. C'est, en effet, une tolérance pure et simple, et il est loisible à la Compagnie, si elle en a constaté les inconvénients ou si elle y voit des dangers, de la suspendre sans que le public puisse prétendre à la moindre réparation. Le fait s'est produit bien souvent aux jours d'affluence surtout, où l'encombrement des quais est déjà une cause d'accidents du fait des seuls voyageurs.

Une autre question se pose à ce sujet, et paraît assez délicate.

(1) Lettre min. du 3 août 1850 ; art. 17, § I du règlement spécial des gares approuvé par le ministre le 26 avril 1868.

Dans les grandes gares, à Paris, à Lyon, notamment, il arrive fréquemment qu'en période d'affluence, la Compagnie suspende la délivrance des tickets de quai. Certaines personnes, qui ont d'ailleurs l'intention bien arrêtée de ne pas prendre le train, mais seulement d'accompagner des parents ou des amis, vont alors à un guichet et prennent un billet pour la plus proche station qui est souvent très rapprochée, ce qui ne leur fait qu'une très modique dépense de 0 fr. 20 ou 0 fr. 30. Ce billet leur donne libre accès aux quais de départ. Ces personnes encourent-elles, de ce fait, une responsabilité ?

Il est bien certain qu'au point de vue intentionnel elles sont coupables d'une infraction à la police des chemins de fer puisque la suspension, par la Compagnie, de la délivrance des tickets de quai laisse subsister dans son intégralité le règlement qui interdit l'accès du quai à tous ceux qui ne sont pas voyageurs. Mais, en fait, celui qui a pris un billet a passé avec la Compagnie un contrat. Il en a rempli l'engagement, puisqu'il a acquitté le prix de ce billet, libre à lui de ne pas demander à la Compagnie de remplir intégralement ses obligations vis-à-vis de lui, en ne se faisant pas transporter : le fait d'être porteur du billet suffit à vous donner le titre de voyageur, et, par conséquent, le libre accès des quais de départ.

Mais pour pouvoir être considéré comme voyageur du seul fait qu'on est en possession d'un billet, il faut encore que ce billet puisse être utilisé, c'est-à-dire qu'il ne soit pas périmé, et d'autre part, qu'il y ait,

pour la destination indiquée par le billet, un train en partance. Aussi les employés d'une Compagnie peuvent-ils interdire à un voyageur l'accès des quais lorsqu'il n'y a pas de train en partance pour l'endroit indiqué par son billet.

Il a même été jugé que l'accès de la salle des passagers d'une gare de chemin de fer peut être interdite au public pendant la période de la nuit qui n'est marquée par le passage d'aucun train, à la condition, bien entendu, de porter cette interdiction à la connaissance du public. En conséquence, la personne qui s'introduit dans cette salle en faisant céder une porte insuffisamment fermée, commet une contravention à l'article 61 de l'ordonnance de 1846 (1).

§ 2. — *Renseignements donnés par les employés*

Comme corollaire de l'obligation qui incombe aux voyageurs d'obéir aux injonctions des agents de la Compagnie et que nous étudierons plus loin, les agents de la Compagnie doivent fournir aux voyageurs tous les renseignements utiles relatifs à la marche des trains, aux heures et aux quais de départ, aux changements de trains, etc.; tous ces renseignements doivent être fournis avec complaisance.

On sait l'importance pratique qu'ont ces renseignements, en particulier dans les grandes gares. Il

(1) Trib. corr. Mayenne, 3 fév. 1899, cité par Bruère. Du transport des personnes par chem. de fer, Paris 1899, p. 62.

est très difficile à un voyageur ne connaissant pas la gare de savoir quelle est la voie de départ, les heures du départ et tous autres renseignements : le train de telle direction est-il arrivé ? Y a-t-il un wagon-restaurant à tel train ? etc... Le renseignement est utile, surtout pour connaître la direction du train, et l'erreur en cette matière peut avoir des conséquences très préjudiciables pour les voyageurs.

Aussi nous semble-t-il certain que la Compagnie doit être déclarée responsable des conséquences préjudiciables de l'erreur de l'employé en matière de renseignements. Théoriquement, c'est l'employé qui est personnellement responsable de l'erreur commise, la Compagnie étant seulement responsable de son préposé. Mais, en fait, le voyageur qui voudrait intenter une action de ce chef s'adresserait directement à la Compagnie qui ne saurait évidemment décliner sa responsabilité.

Néanmoins, le Tribunal de Senlis a décidé qu'une Compagnie de chemins de fer n'est pas responsable de l'erreur résultant d'un renseignement donné par un de ses employés à un voyageur qui s'en est rapporté à ce renseignement au lieu de consulter les affiches apposées dans la gare et indiquant les tableaux de la marche des trains (1). Sans doute, il y a en ces matières avant tout une question de fait dépendant des circonstances. Mais le principe énoncé par le Tri-

(1) Trib. Senlis, 28 juin 1887 (Bull. ann. des ch. de fer, 1887, p. 234).

bunal de Senlis nous paraît en lui-même inadmissible. Les voyageurs sont très excusables de ne pas lire les tableaux de la marche des trains, affichés dans les gares, chacun sait combien la lecture de ces immenses affiches en caractères très fins est difficile. Ils le seraient beaucoup moins en revanche de ne pas tenir compte des poteaux mobiles ou des indications placées au moment du départ sur les quais, dans le but de prévenir les erreurs ?

M. Féraud-Giraud, tout en admettant le principe qui vient d'être énoncé au sujet de la responsabilité des Compagnies, s'exprime ainsi : « Il est inutile d'ajouter que celui qui se plaindra d'être la victime de cette erreur aura à prouver que le renseignement inexact lui a été donné par un employé et par un employé ayant qualité pour le donner ; dans cette dernière appréciation, il faut être assez large et assez facile ; mais on ne pourrait y comprendre les vendeurs de livres et journaux et des personnes étrangères au service du mouvement des trains. » (1).

Il y a quelques réserves à faire à cette opinion. Sans doute, c'est au voyageur qui se prétend inexactement renseigné à prouver que le renseignement lui a été donné par un employé. Il nous semble que les vendeurs de journaux ne rentrent pas dans la catégorie des employés ; ils ne sont pas employés au service des trains. Mais les renseignements erronés éma-

(1) Féraud-Giraud, p. 42.

nant de tous autres employés engagent la responsabilité de la Compagnie, sans qu'il y ait à se demander si l'employé avait ou non qualité pour donner le renseignement. Le voyageur ne peut pas apprécier lui-même si l'employé a ou non qualité; mais si l'agent a donné le renseignement sans qualité, la Compagnie nous paraît quand même responsable, l'employé ayant commis dans l'exercice de ses fonctions un acte qu'il aurait dû refuser à accomplir.

§ 3. — *Fournir une place et en assurer la jouissance*

La principale obligation du transporteur, c'est de transporter la personne qui a passé un contrat avec lui pour se faire transporter. Il doit donc, par suite, donner au voyageur la place convenue.

Cette obligation qui existe pour tous les transporteurs, est plus impérieuse encore pour les Compagnies de chemins de fer.

C'est la conséquence obligatoire de leur monopole : les Compagnies sont obligées d'assurer le service des voyageurs en fournissant le matériel nécessaire pour garantir un nombre de places suffisant dans chaque classe.

En principe donc, lorsqu'un voyageur se présente à la gare pour prendre un train ordinaire, il doit trouver une place libre et de la classe qu'il désire, c'est-à-dire de celle pour laquelle il a pris et payé son billet.

L'article 43 du cahier des charges stipule à cet égard ; « A moins d'autorisation spéciale et révocable

de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toutes classes en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer. »

L'article 17 de l'ordonnance de 1846 modifié par l'article 16 du décret de 1901, dit aussi que « tout train ordinaire de voyageurs devra contenir en nombre suffisant des voitures de chaque classe, à moins d'une autorisation spéciale du ministre des travaux publics. »

Le voyageur qui ne trouve pas, soit au départ, soit à une correspondance, la place à laquelle il a droit en vertu de son billet, a toujours la possibilité d'inscrire une réclamation sur le registre à ce destiné. Voilà une première sanction, tout administrative : le service du contrôle fera prendre les mesures nécessaires à l'avenir. Il y a aussi une sanction pénale. La Compagnie commet une contravention (1), de même que l'agent, qui, par ses fonctions, doit présider à la composition des trains (2).

Mais le voyageur veut surtout être transporté et il a le droit d'y contraindre la Compagnie. Pour cela, il peut, soit monter dans une voiture d'une classe inférieure, soit dans une voiture d'une classe supérieure, soit se faire transporter par d'autres moyens.

1° Le voyageur peut monter dans une voiture d'une classe inférieure.

(1) Colmar, 23 févr. 1848 (D.P. 1848.2.124). — Cass. 22 avril 1854 (S. 1854.1.504. D.P. 1854.1.214).

(2) Montpellier, 27 nov. 1854 (D.P. 1854.2. 55).

Dans ce cas, il a droit à une indemnité qui doit comprendre une certaine somme, indépendamment de la restitution de la différence du prix des places. L'indemnité supplémentaire trouve sa base dans la faute de la Compagnie, d'une part, et dans le préjudice souffert par le voyageur (voyage moins confortable, etc.).

Le voyageur ne saurait y être contraint, mais il a la faculté de le faire. Ainsi, le voyageur porteur d'un billet de première classe peut refuser de monter dans un wagon de seconde classe, surtout lorsque le service ne se trouve entravé par aucune circonstance exceptionnelle et alors même que la restitution de la différence des prix lui est offerte et répéter, à défaut de place dans les voitures de première classe, la somme qu'il avait payée. Il a même été jugé que le voyageur a le droit, dans ce cas, de se faire transporter à destination aux frais de la Compagnie (1).

2° Le voyageur peut monter dans une voiture de classe supérieure.

Le voyageur ne saurait refuser, si l'offre lui en est faite par la Compagnie, de monter dans un wagon d'une classe supérieure à la sienne. De quoi se plaindrait-il ? Il ne souffre aucun préjudice ; il voyage, au contraire, plus confortablement. Nous estimons même que, dans ce cas, la Compagnie ne saurait être tenue à aucune indemnité vis-à-vis du voyageur.

Mais en sera-t-il de même des autres voyageurs ? Voici l'hypothèse : Plusieurs voyageurs se trouvent régulièrement dans un compartiment de première classe. Par suite de l'affluence, un ou plusieurs voyageurs

de troisième classe sont autorisés par la Compagnie à monter dans ce compartiment de première. A notre avis, les premiers voyageurs sont en droit de demander une indemnité à la Compagnie, comprenant au moins la différence du prix des places. Les voyageurs de première choisissent, en effet, cette classe pour de nombreuses raisons : parce que le public en est différent, parce que l'encombrement y est moins à craindre, parce que le confortable en est plus grand. L'arrivée de plusieurs voyageurs d'une classe inférieure modifie plusieurs de ces conditions et les premiers nous semblent en droit de s'en plaindre. Dans ce cas, en effet, le préjudice est supporté par les véritables voyageurs de première classe et non par ceux qui sont déclassés par suite de l'affluence.

Une autre question se pose : le voyageur qui ne trouve pas de place dans un compartiment d'une classe supérieure sans y avoir été invité par un agent de la Compagnie commettrait-il une contravention à la police des chemins de fer ?

Oui, répond-on généralement à moins qu'il ne puisse fournir la preuve qu'il n'a pas pu trouver une place dans un compartiment de sa classe. Cette preuve nous paraît bien difficile et oiseuse. Il y a des gares où le train s'arrête à peine quelques secondes et où l'on ne saurait avoir le loisir de visiter exactement chaque compartiment. Il doit donc suffire, pour dégager la responsabilité du voyageur, à notre avis, que les employés reconnaissent qu'il y avait affluence ce jour-là. De plus, les droits très étendus du voyageur que nous

étudierons ci-dessous et qui lui permettent de se faire transporter par n'importe quel moyen aux frais de la Compagnie dans le cas où la place manque, paraissent nous autoriser à soutenir cet avis.

3° Si la Compagnie ne peut offrir au voyageur aucune place d'une classe supérieure, ou si le voyageur ne veut pas accepter une place d'une classe inférieure, le voyageur peut exiger d'être transporté par d'autres moyens; et il a droit à une indemnité, variable évidemment suivant le préjudice éprouvé. Il semble aussi que cette indemnité, dont le principe serait certain quand même, doit être moins élevée si le voyageur a refusé une place d'une classe inférieure par pure mauvaise volonté et sans motif.

Le plus souvent, à titre d'indemnité, la Compagnie paie soit le séjour du voyageur dans la localité jusqu'au train suivant, soit le transport direct par voitures jusqu'à destination. Près de certaines gares, à des embranchements où la correspondance est souvent manquée, se trouve un hôtel, dont la seule source de bénéfices provient des voyageurs ainsi envoyés par la Compagnie et dont les frais de séjour sont payés par elle.

Il n'est pas douteux que la Compagnie est tenue d'assurer aux voyageurs porteurs de billets des places dans des wagons de voyageurs. Si elle ne met à leur disposition que des wagons de bestiaux, elle leur doit incontestablement des dommages-intérêts (1).

(1) Trib. de comm. Toulouse, 12 juillet 1889 (S. 1890. 2.176. D.P. 1891.3.40).

La responsabilité de la Compagnie n'est pas engagée par suite du défaut de place dans un train, lorsque ce défaut de place tient à un cas de force majeure. C'est l'application pure et simple du droit commun (1).

C'est ce qui a été jugé dans une espèce assez particulière. Un voyageur n'avait pu être transporté par la Compagnie de l'Est à l'occasion de la Revue de Châlons. Il demandait à la Compagnie le remboursement du prix du billet et des dommages-intérêts. En fait, il était établi que la gare avait été envahie par une foule considérable et qu'il n'avait pas été possible de maintenir parmi les voyageurs l'ordre nécessaire. C'est à cause de ces raisons de fait — qui constituent un cas de force majeure — que le Tribunal de la Seine décida que sans doute la Compagnie était tenue au remboursement du prix du billet, mais qu'elle ne saurait être passible de dommages-intérêts « parce qu'il n'était pas rapporté la preuve d'une faute qui lui fût imputable » (2).

Les cas de force majeure sont d'ailleurs assez nombreux, et il dépend des Tribunaux de décider si l'on se trouve ou non dans une espèce donnée devant un cas de force majeure.

Une question qui a fait couler beaucoup d'encre est la suivante :

(1) V. en particulier, à ce sujet, Trib. Lyon, 5 février 1890 (Mon. Lyon, du 10 mars 1890).

(2) Trib. comm. Seine, 11 mars 1897 (Journ. Trib. comm., 1898, p. 326).

La grève du personnel doit-elle être considérée comme un cas de force majeure, exonérant la Compagnie de l'obligation de transporter ? Des événements et des congrès récents permettent d'affirmer que cette question n'est pas purement doctrinale. Si l'on applique à la matière la jurisprudence ordinaire en matière de grève, on peut dire qu'en principe la grève n'est pas un cas de force majeure; elle ne le devient que si elle est assez spontanée et assez générale pour rendre vraiment l'exécution de l'obligation impossible (1).

Il semble cependant qu'en matière de transports par chemins de fer, la grève du personnel serait un cas de force majeure. Sans être générale, la grève désorganiserait les services et occasionnerait certainement des retards, malgré la diligence des Compagnies. Tout en étant prévue, il semble bien difficile de pouvoir à l'avance parer à son éventualité.

N'est-il pas plus juridique peut-être, en présence des organisations ouvrières d'aujourd'hui, d'admettre que la grève est en principe un cas de force majeure, à moins qu'elle n'ait éclaté par la faute du patron ou qu'elle soit toute partielle. Il nous paraît, en d'autres termes, qu'il faudrait renverser le principe admis par la jurisprudence.

(1) V. sur cette question, en matière d'exécution de marché : Trib. Hazebrouck, 18 janvier 1890 (D.P. 1891.3.24); Trib. comm. Nantes, 19 déc. 1891 (Jurispr. Nantes 1892.1. 165) ; Trib. Seine, 4 déc. 1884 (Gaz. Pal. 1885.1. suppl. 97.). — V. aussi, en matière de transport, Jossierand, *Les transports*, p. 488, n° 593 et s.

Toutefois, même en dehors des cas de force majeure, l'obligation de la Compagnie d'assurer une place à chaque voyageur a des limites. L'article 16 du décret de 1901 prévoit d'abord une autorisation spéciale du ministre des travaux publics. L'article 18 de l'ordonnance de 1846 indiquait aussi un maximum de voitures que chaque train ne devait pas dépasser : un train de voyageurs, d'après ce texte, ne pouvait se composer de plus de vingt-quatre voitures à quatre roues. S'il entraînait dans la composition du convoi des voitures à six roues, le maximum du nombre de voitures devait être déterminé par le ministre.

Cette limitation n'était plus en harmonie avec la puissance des machines modernes et elle était trop rigide. Aussi le décret de 1901 a-t-il modifié le principe et décidé (art. 17, § dernier) que le maximum du nombre de véhicules pour chaque nature de trains transportant des voyageurs sera déterminé par le ministre des travaux publics sur la proposition de la Compagnie. »

La Compagnie ne paraît donc, d'après ces textes, tenue de fournir des places que dans les limites du nombre de wagons réglementaires composant chaque train.

Mais il importe ici de remarquer que l'obligation d'assurer une place à tous les voyageurs n'est pas incompatible avec la limitation du nombre des voitures dans chaque train. Il est, en effet, possible d'organiser des trains supplémentaires en aussi grand nombre que le nombre des voyageurs le rend nécessaire. L'aff-

fluence de voyageurs peut généralement être prévue : époque de vacances, cérémonie exceptionnelle, etc... Dans ces hypothèses et autres analogues, la Compagnie doit prendre les mesures nécessaires pour transporter tout le monde. Il peut certes se produire des circonstances telles que l'affluence dépasse toute prévision raisonnable. Dans ce cas, la Compagnie pourrait invoquer la force majeure. Mais cette excuse n'est admissible que si vraiment il n'a pas été possible de prévoir l'affluence. D'autre part, dans toute gare importante doit toujours se trouver du matériel ou du personnel en réserve pour organiser soit des trains de secours, soit des trains supplémentaires suivant les besoins du service.

En résumé, il n'est fait exception à l'obligation pour la Compagnie de fournir des places à tous les voyageurs qui se présentent que lorsqu'il est justifié d'une autorisation ministérielle ou établi que le train avait son maximum de voitures et qu'il ne pouvait être question d'organiser des trains supplémentaires ou qu'il existait un cas de force majeure (1).

Il importe de remarquer aussi que l'obligation pour la Compagnie d'assurer une place à chaque voyageur qui se présente, n'existe, aux termes mêmes de l'article 16 du décret de 1901, que pour les trains *ordinaires*.

Que faut-il entendre par cette expression ? Sans

(1) Cass. 22 avril 1854 (D. P. 1854.1.214). — Aix, 21 janvier 1854 (D. P. 1854.1.214 ; S. 1854.2.195). — Montpellier, 27 novembre 1854 (D. P. 1855.2.125). — Féraud-Giraud, Code des transports, t. 3, n° 126.

doute, les trains qui font un service normal et régulier. C'est ainsi que ne sont pas des trains ordinaires ceux qui sont organisés à l'occasion de telles ou telles circonstances, ces circonstances se renouvelleraient-elles régulièrement et normalement. Les trains d'excursion, de pèlerinage, ne sont évidemment pas des trains ordinaires. Il en a été décidé de même au sujet des trains de foire (1).

Quant aux trains d'excursion, dits trains de plaisir, il est généralement stipulé par la Compagnie dans ses affiches que les places doivent être demandées d'avance et avant telle date, et que le nombre en est limité. Dans ce cas, toute demande de places se trouve subordonnée à la condition que les demandes antérieures n'ont pas épuisé le nombre des places. La Compagnie n'encourt donc aucune responsabilité. Il a même été jugé que l'encaissement immédiat du prix des places par la Compagnie n'a pas pour effet de créer, au profit du voyageur excursionniste, un droit acquis et irrévocable, l'encaissement n'étant dans ce cas qu'une mesure d'ordre et une précaution d'usage. Enfin, l'invitation faite par un employé, le jour de la demande à revenir retirer le billet le lendemain, ne saurait être considérée comme contenant un engagement formel (1). Le principe sur lequel se fonde le Tribunal de Vesoul est juste; mais peut-être l'application en est-elle excessive. L'invitation faite par le pré-

(1) Nîmes, 23 nov. 1848 (D. P. 1849.2.54 ; S. 1849.2.43).

(1) Trib. comm. Vesoul, 17 novembre 1896, (*La Loi*, du 30 janvier 1897).

posé de la Compagnie de venir retirer le billet le lendemain est bien un engagement; cette invitation eût dû être accompagnée de réserves.

En tous cas, ces trains ne sont pas des trains ordinaires. En est-il de même des trains de luxe ? En fait, beaucoup de trains de luxe n'ont que des premières classes (dont les prix sont même parfois majorés) et le nombre des places en est limité.

Mais, en fait, sur certaines grandes lignes, on est arrivé à violer l'esprit, sinon le texte des règlements. De nombreux trains, pour ne pas dire la plupart, faisant un service régulier entre Paris et Nice, ne remplissent pas les conditions exigées par la loi. C'est ainsi qu'il est à peu près impossible d'aller de Paris à Nice avec la même rapidité en troisième classe qu'en première. Pourquoi cette différence ? L'exigence légale d'avoir dans chaque train un nombre suffisant de places de chaque classe démontre que toutes les catégories de voyageurs doivent, au vœu de la loi, pouvoir prendre les mêmes trains.

Quoiqu'il en soit, des circulaires ministérielles et, notamment celles des 1^{er} février 1864 et 18 avril 1865, ont permis de lancer sur les longs parcours des trains qui ne contiendraient pas toutes les classes pourvu que, dans la journée, il y en ait un nombre suffisant qui les contiendrait toutes.

La situation que nous venons de signaler et qui est plus spéciale à la Compagnie P.-L.-M., donnait lieu à des conséquences bizarres et qui démontrent bien l'illégalité de son procédé. Les Compagnies sont tenues

d'assurer les correspondances : à chaque embranchement, les voyageurs venant d'une ligne transversale doivent donc trouver en nombre suffisant des voitures de la classe qu'ils occupent.

Or, beaucoup de voyageurs, venant d'autres réseaux, avec des billets de 3^e classe ne trouvaient pas de compartiments équivalents sur les lignes de la Compagnie P.-L.-M. où les trains ne comportaient souvent pas de troisième classe. Pour remédier à cette situation qui donnait lieu à des réclamations, il est intervenu un règlement d'exploitation à la date du 1^{er} août 1896, homologué et approuvé par décision ministérielle du 22 juin 1897 ; l'article 372 de ce règlement autorise la Compagnie à faire monter en 2^e classe les voyageurs munis de billets de 3^e classe, lorsque, par suite d'une affluence imprévue à une gare intermédiaire, ceux-ci ne trouvent pas de place dans les voitures appelées à desservir les billets de leur classe. Par suite de cette autorisation, la Compagnie n'encourt plus aucune responsabilité en opérant ainsi le déclasserement des billets de voyages (1).

Si les Compagnies sont limitées quant au nombre de voitures comprenant chaque train, elles le sont également quant au nombre de places dans chaque voiture. Toute voiture à voyageurs doit porter, dans l'intérieur, l'indication en chiffres apparents du nombre de places (art. 12, décret 1901). La dimension de la

(1) Trib. comm. St-Etienne, 26 avril 1901 (Mon. Lyon du 8 mai 1901).

place affectée à chaque voyageur est déterminée par le ministre.

L'ordonnance de 1846 avait fixé les dimensions suivantes : 0 m. 45 en largeur, 0 m. 65 en profondeur, 1 m. 45 en hauteur. Ces dimensions sont de beaucoup dépassées dans la construction des voitures actuelles.

Il résulte de ces dispositions expresses que les voyageurs, comme la Compagnie, sont tenus de respecter les dimensions minima de chaque place et ne peuvent monter en surnombre dans un compartiment déjà complet.

Il n'est pas contestable que les voyageurs composant déjà le compartiment complet, auraient droit à une indemnité pour la gêne à eux occasionnée. Les voyageurs qui monteraient en surnombre dans un compartiment commettraient une contravention tombant sous la sanction de l'art. 21 de la loi de 1845, de même que les agents qui les auraient invités à monter. Non seulement, la Compagnie qui aurait toléré cet état de choses serait passible d'une contravention, mais elle serait certainement en faute, et, par suite, se trouverait responsable de l'accident résultant de la surcharge (1).

Ainsi le voyageur a droit à une place de la classe qu'il a choisie, il a un droit exclusif à la place qu'il occupe.

Mais à quelle place ? Qui choisit sa place ? Com-

(1) Cass. 9 août 1837, (D. P. 1840.1.353 ; S. 1837.1.813).

ment le voyageur en prend-il possession ? Comment cette place lui est-elle garantie ? Voilà tout autant de questions qui donnent lieu, dans la pratique, à des difficultés quotidiennes.

En fait, c'est le voyageur qui choisit sa place. Après avoir pris son billet, il pénètre sur le quai de départ et prend, parmi les places disponibles, celle qui lui convient. Il l'occupe lui-même ou en prend possession en y plaçant des objets lui appartenant. Ce droit, pour le voyageur, de retenir sa place est incontestable et résulte de l'art. 58 du décret de 1904, aux termes duquel il est défendu « de prendre une place déjà régulièrement retenue par un autre voyageur ». (1).

En dehors de l'occupation par le voyageur lui-même, une place peut être retenue par le dépôt ostensible, à l'endroit que veut occuper le voyageur, d'un objet quelconque, canne, parapluie, chapeau, ou tout autre bagage. A notre avis, une place peut aussi être retenue par un voyageur voisin : deux personnes voyagent ensemble, l'une s'absente, et pendant son absence, l'autre prévient les voyageurs qui voudraient occuper cette place que cette place est retenue.

On discute pour savoir si un journal ou un livre déposé à une place suffit à indiquer qu'elle est retenue. Il semble que non, étant donné surtout que, très souvent, les voyageurs, en descendant du train, y aban-

(1) V. aussi dépêche ministérielle du 30 septembre 1869, Circulaire ministérielle du 17 mai 1889.

donnent leurs journaux ou brochures. La jurisprudence, sans doute, a eu bien rarement à se prononcer sur ces questions de minime importance, certes, mais qui donnent lieu à de fréquents conflits. S'il nous fallait résoudre cette petite question, nous conclurions à la négative, et nous affirmerions que pour qu'une place soit régulièrement retenue, il faut que la possession en soit marquée par un objet personnel tel que chapeau, manteau, pardessus, valise, parapluie, etc., mais qu'un simple journal ne suffit pas.

Mais ce choix de la place par le voyageur ne s'exerce évidemment que sur les places disponibles. S'il n'en existe pas, ou s'il ne paraît pas y en avoir, le voyageur s'adresse aux agents de la Compagnie qui doivent lui en procurer une. Dans ce cas, le voyageur est obligé d'accepter la place qui lui est offerte dans une voiture de la classe qu'il a choisie.

En principe, la Compagnie doit, autant qu'il est possible, de faire voyager dans le même compartiment des personnes qui le demandent, mais elle ne peut y être forcé (1); elle a le droit de répartir les voyageurs selon les besoins du service; mais une dépêche ministérielle du 21 octobre 1856 recommande aux employés de chemin de fer de n'user de ce droit qu'avec convenance et politesse. Lors donc que les besoins du service l'exigent, les employés en agissant avec politesse

(1) Trib. paix, Paris, 20 oct. 1856 (Bédarrides, op. cit. t. 1, n° 102). Dépêche ministérielle du 21 oct. 1856.

peuvent répartir les voyageurs à leur gré, sans tenir compte des désirs de ceux-ci. Ainsi les parents ne peuvent exiger que les enfants mineurs voyagent avec eux dans un même compartiment, en invoquant leurs devoirs de surveillance et leur responsabilité. C'est, du moins, la solution, un peu rigoureuse à notre avis, donnée par le Tribunal de simple police d'Amiens (1).

Cependant les voyageurs qui sont en nombre suffisant pour occuper un compartiment complet, peuvent en prévenant à l'avance, s'en assurer la disposition. Aucune obligation n'est du reste, même de ce chef, imposée aux compagnies.

Ceci nous conduit à parler des places retenues à l'avance. L'habitude s'est introduite sur certaines lignes, en particulier les grandes lignes du P.-L.-M. de permettre aux voyageurs moyennant une légère indemnité, de retenir leurs places à l'avance. Par les soins de la Compagnie, une fiche est placée dans le compartiment au-dessus de la place retenue avec la mention « louée ». Ces places sont généralement retenues plusieurs jours à l'avance, et les voyageurs ont la faculté d'aller les louer, souvent même en acquittant seulement le supplément d'un ou deux francs, dans un des bureaux de ville de la Compagnie. Cette habitude a paru discutable, car il en résulte de graves inconvénients. Au départ de Paris, par exemple, il arrive fréquemment que des trains entiers (en particulier les rapides de la

(1) Trib. pol. Amiens, 24 mai 1877, S. 1877 (S. 1878.2.90).

Côte d'Azur) sont ainsi loués à l'avance et que les voyageurs de la dernière heure, arrivassent-ils avant même que le train fut formé, sont dans l'impossibilité de trouver une place disponible. Les moins accommodants se plaignent, les autres acceptent le fait accompli, et prennent le parti, la prochaine fois, de retenir eux aussi leur place à l'avance. Un autre inconvénient, plus grave encore est celui qui résulte de certaines pratiques des employés de la Compagnie du P.-L.-M., pratiques résultant de la première. Il arrive souvent qu'un voyageur loue sa place à l'avance ou loue tout un compartiment dans un train venant de Vintimille, par exemple, à partir d'une station intermédiaire entre Vintimille et Paris, par hypothèse, Avignon. Le compartiment loué est, lors de la formation du train à Vintimille, fermé par les soins des agents de la Compagnie, qui généralement se refusent obstinément à l'ouvrir, sous prétexte qu'une fois à Avignon, les voyageurs ne voudront point faire place aux arrivants, locataires réguliers du compartiment. Il y a là évidemment un abus préjudiciable aux voyageurs comme il y a, à notre avis, un abus dans la coutume de louer sa place à l'avance. Comme nous l'avons dit plus haut, cette habitude, en effet, en se généralisant, finit par devenir une obligation, et l'on pourrait, croyons-nous, affirmer qu'elle dégénère en un moyen, pour la Compagnie, de faire payer aux voyageurs sous prétexte de location un prix supérieur à celui qui est inscrit dans les tarifs homologués.

Quoiqu'il en soit le voyageur a un droit exclusif à la place qu'il a choisie et qui lui a été louée à l'avance,

Si cette place lui était prise, le délinquant serait passible d'une infraction à la police des chemins de fer. C'est ainsi que le fait de déranger un objet placé pour retenir une place expose son auteur aux poursuites prévues par l'art. 76 du décret du 1^{er} mars 1901 (1).

Dans cette hypothèse, le voyageur peut aussi s'adresser à un employé pour lui demander d'intervenir à l'effet de lui faire restituer la place qu'il avait marquée. Une dépêche ministérielle du 30 septembre 1869 avait fait observer à la Compagnie que le refus par les agents des gares d'intervenir en pareil cas était contraire à l'esprit des règlements et à la doctrine de l'administration. A la suite d'une nouvelle réclamation, une circulaire ministérielle est intervenue à la date du 17 mai 1889, qui s'exprime ainsi : « Il a été déclaré de nouveau qu'il est du devoir des agents des Compagnies de faciliter l'installation des voyageurs dans les trains et de prévenir les conflits qui peuvent s'élever entre eux, et, que, dès lors, ils *doivent intervenir*, quand ils en sont requis, afin d'assurer, *autant que possible* aux voyageurs la jouissance paisible des places qu'ils ont marquées, et de les empêcher, par contre, de retenir plus d'une place par personne. Toutefois le Comité (Comité consultatif des chemins de fer) a reconnu que les droits des voyageurs aux places retenues étaient souvent trop difficile à constater pour que l'interven-

(1) Lettre ministérielle du 25 septembre 1901. Tribunal correctionnel Dunkerque, 6 décembre 1902 (Bulletin trav, 1^{er} février 1903).

tion des agents des Compagnies pût faire l'objet de dispositions réglementaires précises. » (1)

Ne sont-ce pas précisément ces difficultés qui devraient provoquer des dispositions réglementaires précises ?

En définitive, et sous réserve des difficultés de preuve, le fait de prendre une place retenue est une contravention. Le fait de retenir plusieurs places ne paraît pas punissable : il est recommandé aux agents de l'empêcher, mais il ne nous semble pas qu'il puisse en lui-même être l'objet d'un procès-verbal.

L'intervention d'un employé est obligatoire, s'il en est requis ; son refus d'intervenir constituerait aussi une contravention.

Mais que peut faire l'employé ? Essayer de prévenir les conflits entre les voyageurs et faire tout ce qui est en son pouvoir dans ce but. Mais est-il tenu de faire rendre la place au voyageur qui prétend en avoir été dépouillé ? C'est sur ce point que la circulaire ministérielle lui recommande la plus grande prudence, parce qu'il est difficile de constater les droits du voyageur aux places retenues. Mais si le droit du voyageur n'est pas douteux, l'employé doit user de ses pouvoirs pour lui faire obtenir droit, en dressant au besoin procès-verbal contre le délinquant.

Pendant tout le cours du voyage, le voyageur a

(1) Circ. min. du 17 mai 1889, — Lamé-Fleury, 1889, page 101),

droit à sa place : c'est à ce sujet qu'on peut vraiment dire qu'il y a un louage de choses, régi par l'art. 1719 du Code civil, qui entraîne le droit de jouir de la chose louée jusqu'à la fin du contrat.

Lors donc qu'un voyageur s'absente pour se promener un instant dans le wagon couloir, pour se rendre au water-closet ou pour séjourner au wagon-restaurant, il doit prendre la précaution de marquer sa place, pour indiquer son intention de la reprendre. Tout voyageur qui l'occuperait et refuserait de la rendre commettrait une contravention.

Nous croyons même qu'on peut aller plus loin et que, dans le cours du voyage, un voyageur peut manifester l'intention de reprendre sa place, sans y placer un objet. Tout dépend des circonstances. Voici par exemple un compartiment comprenant plusieurs voyageurs. L'un d'eux occupe un coin, a des bagages qui se trouvent dans le filet : lui-même a placé son chapeau dans le filet et est coiffé d'une casquette de voyage. Il quitte sa place pendant une heure ou deux pour aller au wagon-restaurant, sa place lui appartient quand même et le voyageur qui, à son retour, refuserait de la lui rendre, commettrait une contravention. On peut dire que dans ce cas, les bagages et le chapeau contenus dans le filet au-dessus de la place en question suffisent à la marquer et à établir la preuve de possession du voyageur dépossédé.

§ 4. — *Compartiments spéciaux*

Les Compagnies de chemins de fer sont tenues, d'après les cahiers des charges et les instructions de l'administration, d'avoir dans chaque train un certain nombre de compartiments spéciaux, à la disposition du public, ou, au contraire, dont le public n'a pas le droit de se servir.

Ces compartiments sont de diverses sortes; certains doivent être réservés aux dames seules, d'autres aux fumeurs. Il doit, dans chaque train, y en avoir des uns et des autres. Certains sont affectés à la Poste, réservés pour les besoins du service, ou loués à des voyageurs. Ceux-ci ne se trouvent nécessairement pas dans tous les trains.

Ces divers compartiments doivent porter ostensiblement l'indication de leur caractère. Il est nécessaire de reproduire à ce sujet l'arrêté ministériel du 1^{er} mars 1864 :

« Les compartiments spéciaux de toutes classes que les Compagnies réservent, dans les trains de voyageurs, soit pour l'exécution des obligations qui leur sont imposées par les cahiers des charges ou par les instructions de l'administration, soit pour leur propre service, seront ostensiblement désignés au moyen de plaques appendues, pendant toute la durée du trajet des trains, à l'un des panneaux desdits compartiments. Ces plaques contiendront les indications suivantes : Postes, Dames seules, Fumeurs, ou simplement Ré-

servé. Il est interdit de prendre place, dans les compartiments ainsi désignés, à toutes personnes autres que celles auxquelles ils sont réservés. » Une circulaire récente a permis de remplacer ces plaques par des affiches collées sur les glaces des compartiments. Nous verrons que le fait de prendre place dans ces compartiments constitue une contravention. Mais il n'y a contravention punissable qu'autant qu'il y a une indication ostensible de la destination du wagon (1).

Comme on vient de le voir, l'arrêté ministériel de 1861 comporte défense d'enlever les plaques indicatives. Mais cette défense, dans l'esprit de l'arrêté, ne vise que les employés du chemin de fer et nullement les voyageurs ou toute autre personne étrangère à la Compagnie; il suit de là, ainsi que cela a été jugé, que la dame qui enlève d'un wagon où elle se trouve la plaque indicative du compartiment réservé aux dames seules ne commet aucune contravention à la police des chemins de fer (1). C'est là une solution très juridique, les textes de droit pénal étant de droit étroit.

A. — *Dames seules*

L'article 35, § 3 du cahier des charges porte que l'administration peut exiger qu'un compartiment de

(1) Limoges, 7 juin 1888 (Journ. des Parq. 1888.2.146.)

(2) Trib. corr. Nice, 12 déc. 1885 (Pand. fr. 1886.2.64). Trib. corr. Tonnerre, 27 déc. 1889 (Journ. min. publ. 1890, p. 115).

chaque classe soit réservé aux femmes voyageant seules. L'administration a usé de son droit et deux circulaires, la première du 9 mai 1863, la seconde du 5 octobre 1863 ont prescrit aux Compagnies de réserver un compartiment aux dames seules. Elles ont exigé aussi que dans toutes les gares ou stations du réseau, des affiches apparentes annoncent au public que les dames seules ont le droit d'avoir un compartiment qui leur soit réservé.

Il n'est pas douteux, ainsi que nous l'avons déjà dit que lorsqu'un compartiment a été réservé pour les dames seules et qu'il porte ostensiblement une plaque ou une affiche indicative, le fait par un homme d'y pénétrer constitue une contravention (1), de même que l'invitation de le faire adressée à un voyageur par un employé (2).

Toutfois, on a considéré qu'il n'y avait pas contravention dans le fait par un voyageur de monter dans un compartiment de dames seules alors qu'il n'y avait pas d'autres compartiments de la classe correspondante à son billet et où il pût prendre place (3).

Cette dernière décision du Tribunal de Bordeaux est d'autant plus remarquable qu'en fait une voiture de la classe désirée avait été depuis rattachée au train,

(1) Trib. corr. Tonnerre, 27 déc. 1889 (Journ. min. publ. 1890, p. 115). Nancy, 4 août 1887 (S. 1887.2.246, D.P. 1888.

(2) Amiens 29 nov. 1872 (D.P. 1873.2.45). — Cass. 2 mai

(3) Trib. corr. Bordeaux (Journ. arr. Bordeaux, 1892, 2.78),

mais le retard du train avait pu faire craindre au voyageur, d'ailleurs seul en ce moment dans le compartiment réservé aux dames, de ne pas avoir le temps de prendre place dans la voiture rattachée. Il ressort de cette décision une tendance à ne pas interpréter trop strictement l'obligation de ne pas monter dans un compartiment de dames seules.

Mais il est une autre question plus délicate en droit, c'est celle de savoir si chaque train doit contenir un compartiment de dames seules ? A la question ainsi posée, on peut répondre affirmativement. L'article 32 du cahier des charges et les circulaires du 9 mai 1863 et 5 octobre 1863 en font une obligation pour la Compagnie. Si cette obligation n'était pas exécutée, une réclamation pourrait utilement être inscrite sur le registre des plaintes et le service du contrôle veillerait à l'exécution de cette obligation.

Bien plus, l'intéressée aurait certainement le droit d'actionner la Compagnie en responsabilité. Le préjudice serait très difficile à évaluer et, sauf circonstances exceptionnelles, l'indemnité allouée ne saurait atteindre un gros chiffre ; mais le principe de la responsabilité et du préjudice ne serait pas contestable.

La Compagnie et l'employé responsable seraient-ils passibles des peines portées en l'art. 21 de la loi de 1845 ? La question est assez vivement discutée.

Elle s'est posée devant les tribunaux dans l'espèce suivante : Par suite du manque de place ou pour autre cause, un chef de gare fait monter un voyageur dans le compartiment des dames seules, malgré les récla-

mations de celles-ci, puis enlève purement et simplement la plaque qui indiquait la destination antérieure du wagon. Il fut poursuivi pour une double contravention : enlèvement de la plaque, introduction d'un homme dans le compartiment. Deux amendes furent cumulativement prononcées par la Cour d'Amiens (1).

L'affaire fut portée devant la Cour de cassation. En ce qui concerne la seconde contravention : l'enlèvement de la plaque, l'arrêt fut confirmé. La Cour suprême estimait que la condamnation du chef de gare était justement fondée sur les articles 1 et 3 de l'arrêté ministériel du 1^{er} mars 1861, qui, comme nous l'avons déjà indiqué (p. 58), comporte la défense pour les agents des Compagnies d'enlever les plaques indicatives.

Pour l'autre contravention, introduction d'un homme dans un compartiment de dames seules, la Cour suprême cassait l'arrêt d'Amiens pour des motifs qu'il est nécessaire d'indiquer, car ils précisent la force obligatoire des divers règlements.

D'après la Cour de cassation, il n'y a pas contravention dans le fait par un chef de gare d'introduire des hommes dans un compartiment réservé aux dames seules, car ni la loi du 15 juillet 1845, ni l'ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846 n'imposent aux Compagnies l'obligation formelle de réserver dans chaque train des compartiments spéciaux destinés aux dames voyageant seules. La Cour de cassation ajoute

(1) Amiens, 29 nov. 1872 (D.P. 1873.2.45, S. 1872.2.260).

que, s'il existe dans l'arrêté ministériel du 1^{er} mars 1861, une disposition ayant pour objet d'empêcher les voyageurs de s'introduire dans les compartiments qu'une Compagnie aurait entendu réserver, cet arrêté n'impose aucune obligation avec sanction pénale aux employés des lignes de chemins de fer.

L'arrêt d'Amiens se fondait tant sur l'art. 32 du cahier des charges que sur les circulaires de 1863, par lesquelles le ministre exige l'application de l'art. 32. La Cour suprême répond à ces arguments que le cahier des charges n'est pas un règlement d'administration publique, mais simplement un contrat intervenu entre l'Etat et la Compagnie; or, la violation des obligations conventionnelles qu'il impose n'est pas de nature à être réprimée par des sanctions pénales, à moins d'une disposition expresse de la loi. D'autre part, les circulaires ministérielles ne sauraient être assimilées à des règlements (1).

Telle est l'argumentation de la Cour suprême. Elle est grave, et, si elle était admise, il est bien d'autres contraventions qu'on devrait renoncer à poursuivre, parce qu'elles se fondent uniquement sur le cahier des charges ou des circulaires ministérielles.

Examinons de plus près cette argumentation. Elle nous paraît d'abord illogique. Pourquoi admettre la sanction pénale à l'obligation d'indiquer par une plaque chaque compartiment réservé (arr. min. de 1861)

(1) Cass. 2 mai 1873 (S. 1873.1.342, D.P. 1873.1.172).

et la refuser à l'obligation d'avoir dans chaque train un compartiment réservé (Circ. de 1863) ? Serait-ce parce que la première obligation dérive d'un arrêté et la seconde d'une simple circulaire ? Nous avons dit précédemment que la forme importait peu et l'article 79 du règlement de 1846 devenu l'article 76 du décret de 1901 vise les décisions du ministre des travaux publics sans autre précision.

Serait-ce parce que les circulaires de 1863 sont muettes sur la sanction pénale, tandis que l'arrêté de 1861 vise expressément l'art. 21 de la loi de 1845 ? Mais, comme le dit M. Lamé-Fleury, le silence ou le visa ne modifiant ni la nature du droit que le ministre des travaux publics peut avoir de réglementer la matière dont il s'agit, ni la nature de la sanction pénale attribuée légalement à la décision qu'il croit devoir prendre à cet égard (1).

Serait-ce parce que la sanction pénale ne peut être attribuée qu'aux décisions ministérielles prises pour l'exécution du règlement général de 1846 ? La thèse serait peut-être plus rigoureusement juridique. Mais la conclusion serait de refuser toute sanction pénale non seulement aux circulaires de 1863, mais encore à l'arrêté de 1861. Dans les deux cas, en effet, l'obligation de la Compagnie ne dérive-t-elle pas uniquement du cahier des charges ? C'est l'art. 3258 qui pose

(1) Lamé-Fleury, Bull. ann. des chemins de fer 1873, p. 129 et 130.

le principe éventuel du compartiment réservé aux dames voyageant seules. Les décisions ministérielles de 1863 ont donné un caractère définitif à cette obligation. C'est, d'autre part, uniquement du même texte que procède la décision ministérielle de 1861 où se trouve cette autre obligation d'indiquer par une plaque chaque compartiment réservé.

La question se trouve donc, à notre avis, posée dans les termes suivants : ou bien il faut refuser une sanction pénale à toutes les décisions ministérielles qui ne sont pas prises pour l'exécution du règlement de 1846 et la refuser en conséquence aux circulaires de 1863 et à l'arrêté de 1861 --- ou bien il faut accorder cette sanction à toutes les décisions ministérielles et la reconnaître à l'arrêté de 1861 et aux circulaires de 1863...

M. Lamé-Fleury tient pour la première thèse (1). Plusieurs auteurs et la jurisprudence postérieure à l'arrêt de cassation de 1873 paraissent d'une opinion contraire (1). Nous examinerons plus loin dans son ensemble la question de la sanction pénale applicable aux décisions ministérielles; nous verrons que les considérations strictement juridiques devraient faire écarter cette sanction; tandis que la jurisprudence et la pratique sont fixées en sens contraire (2). Sous réserve

(1) Lamé-Fleury, Bull. ann. des chemins de fer 1873,

(2) Palaa, t. 1, p. 451. — Cass. 25 nov. 1887 (D.P. 1888. 1.190 ; S. 1888.1.141).

(3) Chap. III, Sanction pénale, p.

de cette question et en nous plaçant dans la thèse de la jurisprudence, il nous paraît logique d'admettre la sanction pénale pour les circulaires ministérielles de 1863.

En effet, l'art. 79 de l'ordonnance de 1846 vise expressément les décisions rendues par le ministre des travaux publics *pour l'exécution de ce règlement*.

La seule question qui reste à examiner est donc de savoir si la décision ministérielle est prise pour l'exécution du règlement de 1846. Cela ne nous paraît pas douteux. Ce droit comprend « le droit et même le devoir de réglementer tout ce qui intéresse l'établissement des divers modes de transport, la forme, les dimensions, la construction des diverses espèces de voitures, enfin toutes les mesures qui peuvent assurer la complète exécution des lois de concessions quant aux garanties données aux diverses classes de voyageurs » (1). C'est ainsi que la Cour de cassation définissait les pouvoirs des règlements d'administration publique et des arrêtés préfectoraux, par interprétation de l'art. 21 de la loi de 1845. Puisqu'il est admis par hypothèse que l'art. 79 de l'ordonnance de 1846 a simplement précisé et interprété l'art. 21, il faut appliquer la même définition aux décisions ministérielles.

Que faut-il entendre par l'expression « *dames seules* » ? Au premier abord, la question peut paraître oiseuse, et pourtant elle a une importance pratique

(1) V. Cass. 6 janv. 1848 (Bull. cass. crim., n° 2).

assez grande. L'accès des compartiments doit-il être permis aux enfants du sexe masculin ? Le cahier des charges parle de compartiments réservés aux « dames voyageant seules », ce qui, littéralement parlant, semblerait devoir exclure les enfants. Mais tel ne paraît pas être l'esprit de la réglementation ; la raison d'être des compartiments de dames seules est d'éviter la proximité, nous allions dire la promiscuité des hommes et des femmes, soit dans un but de sécurité, soit simplement pour respecter toutes les susceptibilités féminines. Mais il n'est certainement pas entré dans l'intention du législateur de préserver certaines personnes d'humour acariâtre de la proximité des enfants et peut-être de la gêne qu'ils occasionnent. Les règlements belges interprètent en ce sens l'expression « dames seules » (1).

En résumé, nous estimons que les Compagnies sont tenues d'avoir dans chaque train un compartiment réservé aux dames voyageant seules : la Compagnie serait responsable civilement du préjudice résultant de l'absence de ces compartiments, et les agents, à qui incombe l'obligation de veiller à l'application des circulaires de 1863, encourraient une responsabilité pénale. Les compartiments de dames seules doivent, sous les mêmes sanctions, porter une affiche ostensible, indicative de leur destination et tout voyageur montant dans ces compartiments réservés et tout employé l'in-

(1) V. en ce sens Féraud-Giraud, Code des transports, t. 3, p. 104.

vitant à monter commettent une contravention. D'autre part, tout employé qui enlèverait la plaque ou l'affiche indicative est passible d'une contravention, tandis que le voyageur qui commettrait le même fait s'exposerait à une responsabilité civile, mais non à une responsabilité pénale, l'arrêté de 1861 ne s'appliquant qu'aux employés.

B. — *Fumeurs*

Sans parler de l'interdiction de fumer, qui est réglementée par l'art. 58 du décret du 1^{er} mars 1901 et que nous étudierons avec les obligations des voyageurs, nous devons examiner ici simplement les compartiments réservés aux fumeurs.

De nombreuses circulaires ministérielles ont recommandé de réserver dans les trains des compartiments de fumeurs (1). Cette recommandation est plus nécessaire encore depuis que le décret de 1901 a supprimé en principe la tolérance antérieure et a décidé qu'il était interdit de fumer dans tous les compartiments ne portant pas la plaque indicative « fumeurs ».

Une circulaire du 29 juillet 1901 a décidé que les voitures réservées aux fumeurs doivent être progressivement établies dans tous les trains et que le nombre doit en être augmenté suivant le besoin. Quoi qu'aucun délai n'ait été imparti dans la circulaire, il nous sem-

(1) Circ. du 11 novembre 1880 et 20 juin 1891.

ble qu'à l'heure actuelle, tous les trains doivent contenir au moins un compartiment de « fumeurs ». S'ils n'en avaient pas, la question de savoir si la Compagnie commet une contravention serait douteuse, les termes de la circulaire n'étant pas impératifs; mais il n'est pas douteux que les voyageurs pourraient et devraient inscrire une réclamation pour mettre en mouvement le service du contrôle.

Il est recommandé aussi, sous la même sanction, que les compartiments réservés aux fumeurs et aux dames seules soient, autant que possible, séparés par d'autres compartiments (2).

Tout voyageur peut monter dans un compartiment de fumeurs, même une femme. Le compartiment de fumeurs est donc, par le fait même, une tolérance de la Compagnie, et une atténuation à l'interdiction de fumer plutôt qu'un véritable compartiment réservé à une catégorie de voyageurs à l'exclusion de tous les autres. Ceux qui y montent y peuvent jouir d'un droit dont ils ne jouiraient pas ailleurs, et enfreindre, sans contravention, une obligation stricte de la police des chemins de fer : c'est un élargissement de leurs droits qui ne comporte aucune conséquence exclusive.

C. — *Compartiments loués et réservés*

Il existe enfin certains compartiments qui ne sont pas accessibles à tous les voyageurs, qui sont affectés aux services de la Compagnie ou retenus régulièrement

(1) Circ. du 25 avril 1896.

par certains voyageurs. Comme tous les compartiments spéciaux, et non accessibles à tous, une plaque indicative ou une affiche doit porter la mention : Postes, Réservé; ou Loué, suivant les cas.

Le voyageur qui, malgré l'affiche, monterait sans droit dans un compartiment de ce genre, commettrait une contravention tombant sous le coup de l'article 21 de la loi de 1845 (1). Il en serait ainsi même du voyageur qui, arrivant au dernier moment, monterait par mégarde et sans apercevoir l'écriteau dans un compartiment « loué », et refuserait d'en descendre sur les injonctions d'un employé, à la station suivante (1).

Il pourrait y avoir un doute au sujet des compartiments « loués », car l'arrêté ministériel ne parle que des compartiments « réservés ». Or, en droit pénal, tout est de droit étroit, ainsi que nous avons eu déjà maintes fois l'occasion de le rappeler. Néanmoins, la Cour de cassation, par son arrêt du 25 novembre 1887, a décidé que le mot « loué » était synonyme de « réservé » et que le fait de monter dans un compartiment « loué » était une infraction à la police des chemins de fer.

Mais la mention *loué* ne peut être placée que sur des compartiments retenus à l'avance par les voyageurs dans les conditions fixées par les tarifs de grande

(1) Cass. 25 nov. 1887 (La Loi du 27 nov. 1887).

(2) Trib. corr. Bernay, 10 mars 1887 (Bull. ann. des chemins de fer, 1887, p. 269),

vitesse. Elle ne doit pas être employée pour les besoins du service, en remplacement de l'une de celles indiquées par l'art. 1 de l'arrêté du 1^{er} mars 1861 (2).

Il a été jugé, avec raison, suivant nous, qu'il ne saurait appartenir aux Compagnies d'appliquer arbitrairement la mention *loué* sur des compartiments qui ne sont pas réellement loués. En conséquence, l'usage abusif d'une plaque réglementaire ne peut avoir pour effet d'imprimer au compartiment sur lequel elle est appendue le caractère légal de compartiment réservé ou de rendre passibles de peines correctionnelles les voyageurs qui y ont pris place; ceux-ci n'ont contrevenu à aucun règlement (1). Il s'agissait d'un compartiment affecté à la poste portant la mention *loué*, mention inexacte en l'espèce, puisque le compartiment était réservé, et non loué.

L'expression « loué », employée à tort sur un compartiment, n'a pas pour effet de le rendre indisponible, si ce compartiment n'est pas réellement loué. Mais on peut se demander si la réciproque serait vraie; il semble que non. La mention « réservé » peut comprendre les compartiments loués : cela résulte *a fortiori* de l'arrêt de cassation dont nous venons de parler et qui décide que le mot « loué » est compris dans le mot « réservé » de l'arrêté de 1861.

(1) Circ. du 13 avril 1896.

(2) Paris, 29 avril 1896,

SECTION II

La Compagnie s'engage à veiller à la commodité du voyageur et à sa sécurité

A. — *CONFORTABLE*

La Compagnie est tenue d'offrir au voyageur un wagon confortable et muni des appareils de sécurité reconnus indispensables.

Comme nous avons eu déjà l'occasion de l'indiquer, le voyageur moderne ne demande pas seulement à être transporté; il exige encore de l'être dans des conditions confortables. L'ordonnance de 1846 disait déjà que les voitures destinées au transport des voyageurs doivent être d'une construction solide et commodes. Le décret de 1901 n'a pas reproduit, sans doute comme inutile, la première de ces dispositions, mais il répète que les voitures doivent être commodes.

Quelles sont les conditions de commodité que doit remplir un wagon moderne et que l'usage, sinon les règlements, a rendu nécessaire ?

Dans un but d'ordre, les wagons doivent porter cer-

taines mentions qui permettent au voyageur de reconnaître aisément sa place et d'apprécier facilement ses droits et ses obligations. A cet effet, chaque voiture doit porter : 1° la désignation en toutes lettres ou par initiales du réseau de chemin de fer auquel elle appartient; 2° un numéro d'ordre et, en outre, l'indication de la classe de chaque compartiment. Ces diverses indications sont placées d'une manière apparente sur la caisse ou sur les côtés du chassis (1).

On voit de suite l'utilité de ces obligations pour les voyageurs. Il est inutile pour nous d'indiquer encore l'estampille des contributions indirectes qui n'a qu'un but fiscal.

Dans l'intérieur de chaque compartiment doit se trouver en chiffres apparents l'indication du nombre de places, ce qui peut éviter des difficultés entre voyageurs, à ce sujet. Il est d'usage d'inscrire aussi intérieurement le numéro du wagon, mais ce n'est pas là une obligation.

Sans entrer dans les détails techniques, relatifs aux conditions que doit remplir un wagon, nous dirons simplement qu'ils doivent être construits suivant les meilleurs modèles, avec des matériaux de première qualité; les plans et modèles sont approuvés par le ministre. Ils doivent, d'autre part, être tenus en bon état d'entretien. Les voyageurs qui croiraient avoir à se plaindre du peu de confortable des wagons ou de leur mau-

(1) Art. 14, décr. 1^{er} mars 1901.

Le mauvais état d'entretien devraient en faire l'objet d'une réclamation inscrite sur le registre à ce destiné. Le ministre peut, s'il y a lieu, faire retirer la voiture de la circulation.

L'article 32 du cahier des charges a précisé les conditions de confortable. Les voitures doivent être suspendues sur ressorts, et garnies de banquettes. Il y a trois classes au moins : 1° les voitures de première classe sont couvertes, garnies, fermées à glaces, munies de rideaux; 2° celles de deuxième classe sont couvertes, fermées, munies de rideaux et ont des banquettes rembourrées; 3° celles de troisième classe sont couvertes, fermées à vitres, munies soit de rideaux, soit de persiennes et ont des banquettes à dossier; les dossiers et les banquettes doivent être inclinés et les dossiers élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

Voilà la réglementation en la matière; elle date de plus d'un demi siècle et n'a subi aucune modification. Heureusement le confortable a fait des progrès sérieux et sur la plupart des lignes, les wagons sont mieux aménagés, les troisièmes classes sont le plus souvent rembourrées; les secondes sont presque toujours garnies; les premières sont parfois très spacieuses et les places de luxe sont souvent très confortables.

Les dimensions de la place affectée à chaque voyageur sont réglementées : l'article 12 de l'ordonnance de 1846 les avait ainsi fixées : 0 m. 45 en largeur, décret de 1901 n'a pas reproduit ces limitations trop rigides et souvent insuffisantes, en particulier en ce qui concerne la hauteur et a décidé que ces dimensions

seraient déterminées par le ministre, la Compagnie entendue.

Les voitures des voyageurs doivent être chauffées et éclairées. L'éclairage est une obligation pendant la nuit et même pendant le jour, au passage des tunnels un peu longs. Il doit avoir lieu intérieurement.

Les voitures doivent être chauffées pendant la saison froide dans les conditions approuvées par le ministre (art. 25, décr. 1^{er} mars 1901). Le chauffage avait déjà fait l'objet d'un certain nombre de circulaires ministérielles. Les cahiers des charges n'avaient pas prévu cette obligation qui a été introduite seulement dans certaines conventions passées en 1875 avec les Compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest, du P.-L.-M. et du Midi. Quelques années plus tard, une circulaire du 21 mai 1879 recommandait « provisoirement, et malgré les imperfections qu'il présente, le système de chauffage par bouillotte » ; mais l'obligation n'existait encore que pour certaines voitures et pour les trains faisant un certain trajet. De nouvelles circulaires du 16 décembre 1890 et 24 juillet 1891 rappelèrent cette prescription et en firent une obligation pour tous les trains et tous les compartiments.

Le système de chauffage par bouillotte est certes très défectueux ; mais, au fur et à mesure que seront transformés les wagons, les Compagnies en adoptent de plus perfectionnés, qui chauffent davantage, d'une façon continue et sont moins incommodes pour les voyageurs.

Aucune obligation n'est imposée aux Compagnies

pour la communication entre eux des compartiments d'un même wagon, ou pour la communication des wagons entre eux. Mais, de plus en plus se généralise la pratique des wagons-couloirs.

L'introduction de voitures-couloirs sur les grandes lignes constitue un réel progrès; certes, on peut signaler quelques inconvénients comme la difficulté de s'isoler ou l'envahissement par la fumée; mais ces inconvénients sont peu de choses à côté de leurs grands avantages très appréciés du public, comme la possibilité de circuler, d'accéder librement aux lavabos ou aux water-closets. Aussi une circulaire du 20 octobre 1898 recommande-t-elle aux Compagnies la mise en service d'un plus grand nombre de voitures à couloir de première, de deuxième et surtout de troisième classe. « Il importe, ajoute-t-elle, d'aviser aux mesures nécessaires pour que, en 1900, tous les trains de vitesse et de grand parcours soient exclusivement composés de telles voitures. »

La commission d'enquête de 1864 avait émis différents vœux relatifs au bien-être des voyageurs de deuxième et troisième classe. Dans la circulaire qui suivit en date du 1^{er} février 1864, le ministre résume les conclusions de la commission; en ce qui concerne le confortable, elle dit en particulier, après avoir émis un vœu pour la généralisation du chauffage des wagons : « Quant aux rideaux ou à tout autre moyen d'abriter les voyageurs de deuxième et de troisième classe, à une disposition plus commode des banquettes et des dossiers dans les voitures de cette dernière caté-

gerie et à l'établissement de water-closets dans les trains, je ne puis que vous engager à étudier les moyens de donner satisfaction au public et d'augmenter son bien-être, en améliorant les conditions dans lesquelles il est transporté ».

En ce qui concerne les water-closets, aucune obligation n'était imposée par les cahiers des charges. Aussi les circulaires du 3 avril 1879, et 2 mars 1884, 29 novembre 1887 et 11 août 1890 ont-elles recommandé aux Compagnies l'installation de water-closets dans les trains qui effectuent de longs parcours sans arrêts d'une certaine durée, qui marchent pendant plus de deux heures sans stationnement d'au moins dix minutes. Mais il n'y a pas là une prescription formelle et, tout en proclamant que la mesure est très utile, le ministre, dans la dernière circulaire, en date du 11 août 1890, n'insiste pas pour l'exécution immédiate des circulaires précédentes, mais recommande seulement aux Compagnies de ne pas les perdre de vue tout en leur laissant le soin de rechercher les moyens les plus pratiques et les plus économiques pour atteindre ce but.

A certains trains sont attelées des voitures de luxe; quelques-unes, coupés, wagons-salons, appartiennent à la Compagnie exploitante et ne peuvent être occupées que par les voyageurs remplissant les conditions réglementaires, c'est-à-dire payant le supplément de prix afférent à l'occupation de cette place de luxe ou de ce compartiment.

Le plus souvent, les places de luxe appartiennent à la Compagnie internationale des wagons-lits,

A la suite d'un accident survenu à la gare de Paris-Orléans et causé surtout par la différence existant entre les freins de voitures de la Compagnie Internationale et de la Compagnie d'Orléans, des mesures furent prises et il fut décidé que les voitures de la Compagnie Internationale devaient satisfaire, au point de vue de la sécurité, à toutes les conditions adoptées pour les véhicules de la Compagnie exploitante et notamment que ces voitures devaient être munies du même système de freins et d'organes d'accouplements.

Pour tous les parcours un peu importants, s'est introduit l'usage de joindre au train un wagon-restaurant, aux heures des repas. Le plus souvent, les wagons-restaurants appartiennent à la Compagnie Internationale des wagons-lits.

Les Compagnies n'ont aucune obligation à cet égard, c'est-à-dire aucune obligation administrative. Mais elles pourraient encourir une responsabilité civile, si, par exemple, après avoir annoncé dans l'indicateur que tel train contient un wagon-restaurant, en fait ce train n'en comportait pas et si un voyageur était lésé par ce fait.

L'adjonction à un train de wagons-restaurants a souvent pour conséquence de causer un grave préjudice au buffetier. Or, les Compagnies avaient consenti un bail à ce buffetier; il n'est pas douteux qu'en modifiant l'état de choses existant, les Compagnies doivent à leurs locataires une indemnité; comme tout bailleur, en effet, elles sont tenues à garantie. Il importe peu que le buffet soit une dépendance de la gare; cette

circonstance implique le droit, pour la Compagnie, de surveiller le service et la tenue de cet établissement, mais ne saurait modifier les rapports de la Compagnie avec son locataire (1).

Les wagons-restaurants — à la différence des wagons-lits qui ne sont accessibles qu'à une catégorie de voyageurs — sont, en principe, accessibles à tous les voyageurs de toutes classes. Mais, tandis que les voyageurs de première classe peuvent y séjourner pendant toute la durée du voyage, les voyageurs de deuxième et troisième classe n'y sont admis généralement que pendant la durée d'un repas. Telle est la règle posée par le tableau de la marche des trains approuvé par le ministre.

Quelle est la sanction de cette interdiction ? Le voyageur qui reste indûment dans le wagon-restaurant, commet-il une contravention à l'article 21 de la loi de 1845 ? Oui, a dit le Tribunal de la Seine, par un jugement en date du 7 mars 1898 (2). Mais il semble bien qu'il y ait une erreur dans ce jugement. Pourquoi le wagon-restaurant est-il considéré comme une voiture de première classe. C'est une obligation pour la Compagnie d'indiquer ostensiblement la classe du wagon : rien de semblable n'existe pour les wagons-

(1) Trib. Blida, 15 février 1891. — Alger, 10 juillet 1893, Bull. ann. 1895, p. 251. — Cass. req. 28 oct. 1895, Bull. ann. 1895, p. 252.

(2) Bulletin ann. 1898, p. 105.

restaurants. D'autre part, si ces wagons constituent des voitures de première classe, rien n'autorise les voyageurs de deuxième et troisième classe à y pénétrer même pendant le temps d'un repas. Ils commettraient toujours une contravention.

Néanmoins, la jurisprudence s'est maintenue dans ce sens et a donné une sanction pénale au tarif homologué qui interdit à certains voyageurs de rester pendant plus d'un repas au wagon-restaurant (1).

Il faut donc admettre que le wagon-restaurant est ouvert à tous les voyageurs, mais seulement dans les conditions fixées par les tableaux de marche des trains. Au contraire, les wagons-lits sont réservés à des voyageurs d'une catégorie spéciale. A leur sujet s'est posée une question intéressante, mais assez délicate. Quelle est la responsabilité de la Compagnie des wagons-lits, en ce qui concerne les bagages ? Ne faut-il pas lui appliquer l'art. 1952 du Code civil qui stipule que « les aubergistes ou hôteliers sont responsables, comme dépositaires, des effets apportés par le voyageur qui loge chez lui ; le dépôt de ces sortes d'effets doit être regardé comme un dépôt nécessaire. »

La Compagnie des wagons-lits ne fait-elle pas office d'hôtelier ? La jurisprudence a décidé qu'on ne saurait assimiler la Compagnie des wagons-lits à des auberges ou hôtelleries et que l'article 1952, dérogeant

(1) Paris, 15 mai 1900, cité par Lamé-Fleury, Code annoté des chemins de fer, 4^e édit., p. 614.

au droit commun, doit être considéré comme limitatif et ne saurait lui être appliqué (1).

La raison principale qui a entraîné ces décisions est tirée de ce qu'en réalité il n'y a pas deux contrats différents par leur nature, avec la Compagnie des Chemins de fer et la Compagnie des wagons-lits, mais simplement deux contrats de transports : la responsabilité de la Compagnie des wagons-lits doit être identique à celle de la Compagnie des chemins de fer, d'où il suit que, comme elle, elle n'est pas responsable des colis à mains que les voyageurs n'ont pas enregistrés et n'ont pas confiés à sa garde, et qu'à leurs risques et périls ils ont gardés avec eux.

Cette solution est peut-être bien la plus juridique en présence des textes actuellement en vigueur. Mais elle ne nous paraît pas conforme à la réalité des choses. Peut-on dire que le contrat passé avec la Compagnie des wagons-lits est simplement un contrat de transport ? Il nous semble qu'on lui demande autre chose, en particulier, du confortable, la possibilité de se coucher, etc... Y a-t-il une différence de nature entre le contrat conclu entre un voyageur et un hôtelier pour une nuit et le contrat conclu entre un voyageur et la Compagnie des wagons-lits ? Ils répondent l'un et l'autre au même besoin. D'autre part, dans le prix payé

(1) Trib. civ. Nice, 9 février 1892 et Trib. civ. Seine, 14 mai 1882 (D.P. 1893.2.179) et sur pourvoi Cass. civ. 3 février 1896 (D.P. 1898.1.502). — Trib. civ. Seine, 25 nov. 1892, D.P. 1893.2.587. — Paris, 8 mars 1894 (D.P. 1898.2.462).

à la Compagnie des wagons-lits ou qui lui revient sur le prix du billet, se trouve non pas seulement le prix du transport, mais bien le prix du confortable et du logement même, peut-on dire.

*
* *

En résumé, en dehors des wagons-lits, le voyageur, qui a choisi sa place dans un compartiment, a le droit d'occuper cette place et de jouir de tous les avantages qui y sont attachés. Il a droit au chauffage dans les périodes de froid; il doit être éclairé; les vitres du compartiment sont munies de rideaux qu'il peut lever ou baisser à son gré. Il a droit aux water-closets; il a le loisir de se promener dans le couloir si sa voiture en est munie.

Ces détails, qui ne sont pas toujours sans importance puisque souvent de l'un d'eux dépend l'agrément ou le désagrément du voyage, font partie intégrante de son contrat. Il serait à désirer qu'ils soient plus précisément réglementés, car ils donnent lieu parfois à des discussions entre voyageurs peu tolérants.

Essayons de délimiter ces droits pour certains points de pratique assez constante. Aucun texte ou règlement; c'est généralement l'équité ou le simple bon sens qui nous servira de guide.

Le compartiment, par exemple, est éclairé; mais un petit rideau est disposé de façon à tamiser la lumière. Certains voyageurs désirent voiler la lumière pour dormir; d'autres désirent lire. Qui doit l'empor-

ter ? Le principe général est que le compartiment doit être éclairé ; lorsqu'un seul voyageur désire la lumière, celle-ci doit subsister. Il faut le consentement unanime des voyageurs pour que le rideau soit tiré.

Il en est de même de la glace de la portière. En principe, celle-ci doit être fermée ; à notre avis elle ne peut donc être ouverte, même partiellement, que du consentement unanime de tous les voyageurs du compartiment.

Quant aux rideaux ou aux persiennes, préservant du soleil, l'usage, si l'on peut dire, en appartient, non pas à tous les voyageurs du compartiment, mais aux plus voisins et à tous ceux qui seraient gênés par le soleil.

Les voyageurs ont droit aussi à l'usage du filet qui est au-dessus d'eux pour placer leurs bagages à mains. C'est en cette matière particulièrement qu'il faut une grande tolérance mutuelle de la part des voyageurs. Rigoureusement parlant, chacun a droit exclusivement à la partie du filet correspondant à sa place. S'il en était ainsi, la plupart des valises ne pourraient pas trouver place dans le compartiment. Comme le plus souvent tous les voyageurs ont besoin de dépasser leurs droits, soit en longueur, soit en largeur, un accord tacite s'opère rapidement entre les parties.

Le voyageur est responsable des colis qu'il a avec lui. En conséquence, comme nous le verrons plus loin, un voyageur qui place dans un filet d'une voiture de chemin de fer et en face de la place qu'il occupe un objet lourd et d'un assujettissement difficile à raison

de ses dimensions; commet une faute qui engage sa responsabilité, si l'objet en question vient à tomber et blesser un voyageur. La Compagnie n'est pas responsable de cet accident, le colis n'ayant pas fait l'objet d'un enregistrement et restant entièrement aux soins du voyageur (1).

Voilà quelques exemples des droits des voyageurs pendant le voyage. Il faudrait citer beaucoup d'autres difficultés qui sont insolubles. Telle l'hypothèse suivante : pendant la nuit, un compartiment est occupé par quatre voyageurs, occupant chacun un coin. Trois d'entre eux dorment accoudés; le quatrième est étendu et occupe à lui seul les trois quarts de la banquette. Survient un cinquième voyageur. Quelle place doit-il occuper ? Est-ce nécessairement une des places restées libres sur la banquette d'en face ? N'a-t-il pas le droit de réveiller le voyageur étendu, qui n'a certainement droit qu'à sa place et occupe illégitimement trois places ? Si le nouveau voyageur agissait simplement dans un but vexatoire, il ne faudrait pas hésiter à affirmer qu'il doit occuper la place libre. Mais il est bien difficile de scruter les intentions et ce voyageur a peut-être de très bonnes raisons de vouloir occuper la banquette de ce côté-ci, peut-être parce qu'il lui est très désagréable, ou même impossible, d'être transporté à reculons.

(1) Grenoble, 15 juillet 1908 (Rec. Grenoble 1908, p. 213).

La conclusion rigoureuse est qu'il a le droit de choisir sa place parmi celles qui restent disponibles et cela dans tous les cas, chaque voyageur n'ayant pas le droit d'occuper plus d'une place. A combien d'abus l'application rigoureuse du principe donnerait-elle naissance ?

Quelle que soit la solution qu'on adopte sur ces différents points, la sanction ne saurait être autre qu'une intervention d'un employé qui essaierait de faire respecter ce qui paraîtrait le bon droit. Mais une sanction pénale ne pourrait intervenir, aucun texte ne la prévoyant.

Le Tribunal de Lyon a eu l'occasion de sanctionner, par une condamnation civile, ces obligations de la Compagnie. Un voyageur avait été incommodé, pendant un long parcours, par les inconvénients d'un wagon ancien modèle, mis à sa disposition. Il dut monter dans un wagon d'une classe supérieure en payant, bien entendu, un supplément de prix. Il actionna la Compagnie en indemnité, prétendant que celle-ci était en faute de ne pas employer, pour de longs parcours et les trains rapides, des wagons conformes aux nouveaux modèles perfectionnés. Le Tribunal de Lyon lui donna raison. « Les Compagnies de chemins de fer, dit-il, ayant, par leurs cahiers des charges, le monopole du transport sur la ligne livrée à leur exploitation, contractent, vis-à-vis du public, l'obligation, sinon expresse, du moins tacite, de transporter les voyageurs dans des conditions d'hygiène, de sécurité et de

confortable conformes aux progrès réalisés » (1). Cette décision nous paraît très juste. Ce que le voyageur demande aujourd'hui aux Compagnies de chemins de fer, ce n'est pas seulement d'être transporté, mais encore d'être transporté confortablement.

B. — MESURES DE SÉCURITÉ

Le seul fait, par une Compagnie de transport, de délivrer un billet de chemin de fer, crée un contrat entre le voyageur et la Compagnie et oblige celle-ci à assurer la sécurité du voyageur transporté. De là découle la responsabilité de la Compagnie lorsque survient un accident à la personne du voyageur. Nous aurons à étudier plus loin en détail le principe et l'application de cette responsabilité; nous devons ici nous borner à indiquer les mesures de sécurité qui incombent à la Compagnie et qui sont pour elle une obligation.

A vrai dire, la plupart des obligations de la Compagnie constituent des mesures de sécurité, du moins celles qui ont trait à la construction des voies, à la solidité des wagons, des locomotives, à l'organisation des aiguilles et des signaux, etc... Mais toutes ces obligations excèdent évidemment le cadre de notre travail. Il est certes important de les connaître, car souvent l'inobservation de l'une d'elles entraîne dans un accident la responsabilité de la Compagnie. Mais cette

(1) Trib. Lyon, 18 juin 1892 (Gaz. Pal. 1892.2.140).

inobservation ne peut être appréciée le plus souvent que par des techniciens; elles sont donc sans intérêt direct et immédiat pour le public. Ce qui nous intéresse ici surtout, ce sont les mesures de sécurité, mises en quelque sorte, à la portée des voyageurs, dont ils peuvent se servir ou dont ils sont à même d'apprécier l'observation ou l'inobservation.

Disons cependant un mot des mesures générales de sécurité.

Les trains doivent toujours être munis de freins continus (1). En fait, les freins sont presque toujours automatiques; c'est même une obligation pour les trains express, sauf dans les cas où l'encombrement d'une gare oblige à l'improviste à l'emploi de véhicules non transformés (2).

La Compagnie serait certainement responsable d'un accident causé par suite du dérangement d'un frein à air comprimé. Dans un accident de cette nature, la Compagnie soutenait « que le dérangement de ce frein ne peut lui être imputé à faute, soit parce que l'emploi dudit frein est prescrit par le ministre des travaux publics, soit parce qu'on n'a point encore trouvé le moyen de prévoir ni d'empêcher cette sorte de dérangement; qu'ainsi l'on se trouverait en présence d'un cas fortuit ou de force majeure. » Mais

(1) Circ. 3 décembre 1878. — 2 nov. 1881. — 2 déc. 1886. — 25 juin 1887.

(2) Dépêches des 6 et 14 novembre 1894.

le Tribunal de Saint-Affrique n'a pas admis cette prétention. « Les Compagnies, dit-il, sont tenues de se servir d'un matériel susceptible de fonctionner sans compromettre la sécurité du public. » Le Tribunal ajoute que le dérangement du frein ne peut tenir qu'à un défaut d'entretien ou de surveillance de la part des agents de la Compagnie (1).

La vitesse maxima des trains n'est pas règlementée d'une façon uniforme : elle est subordonnée aux conditions particulières dans lesquelles se trouvent la voie et le matériel, aussi une circulaire ministérielle du 14 avril 1874 a-t-elle décidé qu'elle devait être réglée, pour chaque ligne, de telle sorte qu'un train quelconque puisse toujours être arrêté, en pleine voie, dans l'espace compris entre un obstacle et le signal destiné à le couvrir. En définitive, chaque Compagnie doit indiquer, sur le tableau de marche des trains, les limites de vitesse qu'elle prescrit, en temps ordinaires, pour les diverses natures de trains et sur les diverses parties de ses lignes. Toutefois, sans aucun motif, même pour regagner un retard, la vitesse de marche des trains omnibus, qui ne sont pas pourvus de freins continus, ne doit atteindre soixante kilomètres à l'heure (2).

(1) Trib. civ. St-Affrique, 27 nov. 1895, Lamé-Fleury, Code annoté des ch. de fer, p. 638.

(2) Circ. min, 2 décembre 1886.

Les Portières

Les mesures de sécurité intéressant directement les voyageurs consistent principalement dans la fermeture des portières et le signal d'alarme.

L'importance de la fermeture solide des portières est évidente. Aussi a-t-il été prescrit aux Compagnies d'employer des loqueteaux pouvant se manœuvrer aisément et sans retard, et de plus, placés à portée de la main des voyageurs.

Pendant les premières années d'exploitation des chemins de fer, il arrivait parfois qu'on fermait la portière à clef et les voyageurs ne pouvaient sortir du compartiment qu'après l'ouverture de la portière par un employé. A la suite d'un accident grave, survenu sur la ligne de Versailles, il fut décidé que la fermeture devait être telle qu'elle permette aux voyageurs de sortir facilement des wagons, si besoin est, et en même temps qu'elle assure d'une façon constante la clôture des portières.

Ainsi la fermeture doit être solide, doit pouvoir être manœuvrée facilement de l'intérieur et de l'extérieur et être à portée de la main des voyageurs.

Une circulaire du 11 mai 1855 a prescrit aux Compagnies l'emploi de loqueteaux placés extérieurement au bas des portières, à 0 m. 50 au plus en contrebas des ouvertures de ces portières. Malheureusement, ce système a quelques inconvénients; il est incommode pour les voyageurs qui ne peuvent pas de l'intérieur

se rendre compte si le loqueteau est ou non fermé et ne peuvent ouvrir eux-mêmes qu'avec certaines difficultés et en se penchant au dehors.

Aussi les Compagnies ont-elles essayé d'ajouter aux voitures : 1° des appareils permettant la fermeture de l'intérieur, sans faire obstacle à l'ouverture à l'extérieur; 2° des indicateurs d'ouverture ou de fermeture (1), et par une décision en date du 20 mai 1892, l'administration a autorisé, conformément à l'avis du comité de l'exploitation technique, « l'essai, avec suppression du loqueteau, d'un modèle de serrure avec cran de sûreté permettant d'ouvrir la portière de l'intérieur comme de l'extérieur, sous la réserve que les mots « *ouvert* » ou « *fermé* » indiqueront clairement aux voyageurs la situation de la portière et que le mot « *ouvert* » n'apparaîtra entièrement qu'après l'ouverture du cran de sûreté. »

Il arrive parfois des accidents par suite de l'ouverture de la portière, le plus souvent ces accidents arrivent à des enfants, ce qui tendrait à prouver qu'ils sont dûs à des imprudences. Il ressort de la jurisprudence — et des principes — que la Compagnie n'est responsable des conséquences de cet accident que s'il est établi que la portière n'avait pas été entièrement fermée, que, par exemple, les employés avaient oublié de fermer le loqueteau. Il résulte aussi de ce que nous venons de dire que la Compagnie ne commet aucune violation des règlements en employant, à titre d'essai,

(1) Déc. min. du 27 avril 1887.

des fermetures autoclaves, même non munies de loqueteau, puisque la circulaire du 26 mai 1892 autorise ce mode de fermeture.

Le signal d'alarme

Depuis que les chemins de fer ont pris un certain développement et effectué d'assez longs parcours, sans arrêt, on a reconnu la nécessité de prendre des mesures destinées à mettre les voyageurs, dans quelque compartiment qu'ils soient placés, en communication immédiate avec les agents du train, pour éviter, autant que possible, les actes criminels trop fréquemment constatés, sans parler de l'obligation pour les Compagnies d'installer dans la cloison séparative de chaque compartiment des glaces dormantes permettant de voir ce qui se passe dans une partie au moins du compartiment voisin — mesure d'ordre intérieur et qui n'intéresse pas les voyageurs — il a été installé des signaux d'alarme dans chaque compartiment.

Sans remonter aux mesures prises dès 1854 et 1863, disons seulement qu'à la suite du rapport de la commission d'enquête du 8 juillet 1880, diverses circulaires ministérielles obligèrent les Compagnies à installer, au moins dans les trains express, faisant vingt-cinq kilomètres sans arrêt, des appels en cas de danger. Une nouvelle circulaire du 10 juillet 1886 généralisa la réforme et donna jusqu'au 15 janvier 1888 pour réaliser l'amélioration prévue dans tous les trains. Elle précise, d'autre part, les principales conditions à

remplir par les organes des appareils d'intercommunication.

Depuis lors, tous les compartiments de voyageurs doivent être et sont en réalité munis d'un signal d'alarme, placé vers le centre du plafond, ou, si cette condition ne peut être remplie, de deux boutons ou poignées placés sur les parois. Les appareils sont disposés de telle sorte que leur action continue jusqu'à ce que les agents viennent y mettre fin. Enfin, les conditions d'emploi de l'appareil sont indiquées par des placards bien apparents et imprimés en caractères commodément lisibles.

En cas de danger, chaque voyageur a le droit de faire usage du signal d'alarme. L'emploi du signal d'alarme a été réglementé par le décret du 11 août 1883 qui ajoute un § 4 à l'art. 63 de l'ordonnance de 1845, lequel texte est reproduit par l'art. 58 du décret du 1^{er} mars 1901, ainsi conçu : « Il est défendu... 4° de se servir sans *motif plausible* du signal d'alarme mis à la disposition des voyageurs pour faire appel aux agents de la Compagnie ».

Que signifient les termes « motifs plausibles ? » Aucun argument ne permet de préciser l'intention de l'auteur du décret.

Les Compagnies soutiennent qu'il n'y a de « motifs plausibles » qu'en cas de nécessité, c'est-à-dire en cas de danger, ce qu'elles traduisent d'ailleurs le plus souvent par les indications apparentes, placées près du bouton : « En cas de danger ou en cas de nécessité, tirer le signal d'alarme »,

Tel paraît bien avoir été à l'origine la raison d'être du signal d'alarme, qui est une mesure de sécurité et a eu pour objet de prévenir les actes criminels dont les voyageurs peuvent être victimes. Mais, en toute hypothèse, si le signal d'alarme ne doit être mû qu'en cas de danger ou de nécessité, il faut être très large dans l'interprétation de ce qui constitue le danger ou la nécessité. Il suffirait, par exemple qu'une personne se soit cru en danger ou ait cru ses voisins en danger pour qu'elle ait légitimement fait fonctionner le signal.

Peu importe aussi la cause du danger, alors même qu'il proviendrait de la faute de la victime. C'est ce qui a été jugé par le tribunal correctionnel d'Orthez dans l'espèce suivante :

« La femme d'un voyageur descendit à une station à contre-voie ; le train, qui n'avait qu'une minute d'arrêt, repartit brusquement et renversa sur la voie la femme qui faisait de vains efforts pour pénétrer dans le compartiment qu'elle venait de quitter : son mari la croyant en danger tira le signal d'alarme et fut acquitté par le Tribunal correctionnel d'Orthez (1).

Mais il faut bien évidemment que la croyance d'un danger soit sincère et raisonnable. Il n'en est pas ainsi « d'un voyageur qui, au départ d'une gare, a entendu des coups de sifflet, mettant sa tête à la portière, a vu des agents de la Compagnie circulant autour du

(1) Trib. corr. Orthez, 30 octobre 1894 (Le Droit, du 9 janvier 1895).

train et faisant des signaux au moyen de lanternes dont ils étaient porteurs et qui a vu le conducteur d'arrière se diriger du côté de la gare pour s'enquérir de la signification des coups de sifflet. Ce voyageur est sans droit, dans cette hypothèse de troubler la manœuvre, de détourner ainsi l'attention des employés qui devaient prendre les mesures pour amener la sécurité des voyageurs. Le voyageur ne peut légitimement se croire autorisé à substituer à la responsabilité de ces agents la sienne propre » (1).

L'expression « motif plausible » n'ayant pas été définie par le législateur, il incombe aux Tribunaux d'apprécier, dans chaque espèce, les circonstances de fait et de décider si elles constituent ou non un motif plausible.

Un voyageur a été acquitté pour avoir tiré le signal d'alarme à un moment où « le wagon dans lequel il se trouvait produisait de telles secousses qu'il s'est senti indisposé, qu'il a eu des vomissements, qu'il a éprouvé des craintes pour sa sécurité, craintes éprouvées d'ailleurs par les autres voyageurs qui se trouvaient dans le même wagon (2).

Par une interprétation peut-être excessive du règlement, le Tribunal correctionnel de Marseille a décidé

(1) Trib. corr. Seine (11^e ch.), 7 décembre 1897 (Rev. prat. 1898, p. 31).

(2) Trib. corr. Bayonne, 21 avril 1902 (Rev. prat. des chemins de fer 1902, p. 170).

« qu'il ne peut être fait usage du signal d'alarme qu'en cas d'absolue nécessité ou de danger certain et imminent, et que pour apprécier quels sont les motifs plausibles qui peuvent autoriser un voyageur à faire manœuvrer le signal d'alarme et arrêter un train, il faut se reporter aux raisons qui ont fait adopter l'installation de ces signaux et à l'interprétation qui a été donnée par les diverses Compagnies elles-mêmes dans les inscriptions et avis placés à côté des signaux. »

En conséquence, le Tribunal, malgré l'avis de la Compagnie qui concluait à ce qu'il ne fut pas donné suite au procès-verbal, condamna un voyageur qui avait manœuvré le signal d'alarme parce qu'il s'était trompé de train, et qu'étant candidat sénatorial, cette erreur l'aurait empêché d'assister à diverses réunions électorales.

En fait, le Tribunal de Marseille nous semble avoir bien jugé, il n'y avait pas là un motif plausible, mais les motifs donnés à cette solution nous paraissent excessifs (1).

Y a-t-il un motif plausible « dans un besoin naturel et irrésistible » ? La question est délicate et perd d'ailleurs de son intérêt pratique avec la généralisation rapide des wagons-couloirs. Il semble bien qu'en principe il doive y avoir là un motif plausible, dans l'impossibilité d'indiquer une autre solution, tenant

(1) Trib. corr. Marseille, 12 mai 1897 (Rev. prat. 1897, p. 306).

compte de tous les intérêts légitimes en présence. La jurisprudence ne paraît pas, quoiqu'il paraisse, éloignée de cette solution, admise par le Tribunal correctionnel de Versailles, le 29 octobre 1904 (1).

Il est vrai que, sur appel, la Cour de Paris, par arrêt du 26 janvier 1905, a infirmé ce jugement, mais paraît avoir voulu éviter de solutionner le principe et motive la condamnation sur ce considérant « que le prévenu a reconnu lui-même qu'il n'avait point pris toutes les précautions nécessaires avant de monter dans son wagon; que le train comprenait au moins une voiture munie de water-closets et qu'il n'a point pris place dans cette voiture » (2). Toutefois, par un jugement en date du 1^{er} mars 1905, le Tribunal correctionnel de la Seine a, indépendamment de toute considération de fait, décidé qu'un besoin naturel et pressant ne constitue pas un motif plausible de manœuvrer le signal d'alarme et de provoquer l'arrêt du train, ajoutant « qu'il convient d'envisager, non seulement l'intérêt du voyageur, mais aussi celui de la sécurité publique, intéressée à la régularité dans la marche des trains » (3).

Peut-on voir un motif plausible dans le retard d'un

(1) Trib. corr. Versailles, 29 oct. 1904 (Rev. prat. des chemins de fer, 1904, p. 230).

(2) Paris, 26 janvier 1905, Rev. prat. des ch. de fer 1905, p. 233.

(3) Trib. corr. Seine, 11^e ch., 1^{er} mars 1905, (Rev. prat., 1905, p. 64).

train qui fait manquer une correspondance ? Nous ne le croyons pas. Il peut y avoir là la base d'une action en dommages-intérêts contre la Compagnie, mais non un motif de retarder encore plus la marche du train. L'espèce s'est présentée dans les conditions suivantes : M. d'A... montait dans un train à Paris qui devait lui permettre de prendre une correspondance, laquelle le ramenait chez lui quelques instants après. Le train ayant eu un retard important, il sollicita de la Compagnie l'arrêt du train à la gare où il devait descendre. Sur le refus de la Compagnie, il fit, lors de la traversée de cette gare, fonctionner le signal d'alarme et descendit du train. Acquitté par le Tribunal correctionnel à Argentan, le 28 août 1906, sous prétexte qu'il y avait une faute de la Compagnie, M. d'A... fut condamné par la Cour de Caen à la date du 27 octobre 1906 (1).

Il ne paraît pas douteux, d'autre part, que commet une contravention à la police des chemins de fer, le voyageur qui, sous prétexte de ramasser son chapeau tombé sur la voie, fait fonctionner le signal d'alarme (2); le militaire qui, ayant dépassé la gare de sa ville de garnison, se réveille en sursaut et fait arrêter le train en pleine voie (3); le voyageur qui veut for-

(1) Revue pratique 1907, p. 129. — Bulletin travail, 1^{er} mai 1907.

(2) Toulouse, 17 mai 1889 (D. P. 1891.2.88).

(3) Trib. corr. Seine, 1^{er} décembre 1898, Lamé-Fleury, Code annoté des chemins de fer.

muler une réclamation à raison d'une bicyclette restée sur le quai de la gare (1).

En tout cas, et alors même que le signal d'alarme aurait été en fait tiré sans aucun motif, le mécanicien est tenu d'arrêter le train, sous peine de commettre à son tour une contravention (2).

Il ne semble pas douteux que les voyageurs ont le droit de regarder ce qui se passe dans le compartiment voisin par les glaces dormantes de la cloison séparative des compartiments. Un voyageur fut condamné à six jours d'emprisonnement et 200 francs de dommages-intérêts sous l'inculpation de violence, pour avoir, d'un coup de poing, brisé le carreau par lequel regardait un voyageur du compartiment voisin et dont les éclats avaient blessé ce dernier (3).

On s'est demandé si la sécurité des voyageurs n'exigeait pas l'emploi d'un mode de surveillance constant par certains employés. On a suggéré l'idée d'affecter à chaque wagon un employé qui serait principalement chargé de veiller à l'application des règlements. L'assassinat récent de Mme Gouin dans des conditions qu'on n'a pas oubliées, est un argument puissant en faveur de cette réforme. Les trains de grandes lignes et de

(1) Trib. corr. Seine, 28 novembre 1908, Ibid. Ch. de fer, p. 189.

(2) Rouen, 17 juillet 1908 (Bull. trav., 1^{er} septembre 1908).

(3) Trib. corr. Seine (10^e ch.), 18 avril 1905. Revue prat. 1905, p. 236.

grands parcours communiquent généralement d'une extrémité à l'autre de leur longueur par le moyen du couloir. Un voyageur peut aller d'une extrémité à l'autre du train sans aucune surveillance, ce qui est d'une très grande commodité, mais ce qui n'est peut-être pas sans danger. Il est nécessaire de concilier les exigences du confortable et celles de la sécurité. Le mieux semble incontestablement de faire surveiller les compartiments.

Depuis longtemps, on avait pensé à ce procédé et c'est précisément pour permettre des moyens de secours en cas d'accident et notamment en cas d'incendie, qu'une circulaire du 16 mai 1866 a exigé que tous les wagons de voyageurs soient munis de marchepieds et de mains-courantes. Autrefois, c'était même par cette voie qu'était fait le contrôle de route des billets. Un accident est arrivé à un contrôleur en passant ainsi d'une voiture à l'autre et la Compagnie a été déclarée irresponsable de l'accident, ce mode d'inspection autorisé par les règlements ne constituant pas une faute (1). Aussi, la circulaire même, qui instituait l'obligation de mettre des marchepieds à chaque wagon, ajoutait-elle « que la circulation extérieure le long des véhicules pendant la marche des trains n'était pas obligatoire pour les agents ».

Cette précaution n'a plus de raison d'être aujour-

(1) Trib. Toulouse, 17 déc. 1888, et Toulouse, 31 mai 1889, Lamé-Fleury, Code annoté des chemins de fer, p. 185.

d'hui. La circulation des agents peut se faire sans danger intérieurement, la plupart des trains de grandes lignes communiquant par les couloirs et les soufflets. Rien ne s'oppose donc plus à la réalisation de ce progrès. Cependant, aucun règlement n'est encore intervenu en la matière.

SECTION III

La Compagnie s'engage à mettre le voyageur à destination

Par le fait même du contrat de transport, la Compagnie contracte l'obligation de transporter le voyageur, conformément à l'horaire prévu. La Compagnie n'a pas la possibilité de fixer à son gré les conditions du transport, qui sont les mêmes pour tous les voyageurs. L'exploitation des chemins de fer est concédée par l'autorité publique, qui la surveille et doit donner son assentiment aux conditions de détail, dans lesquelles la Compagnie entend effectuer le transport.

L'horaire, c'est-à-dire les heures de départ et d'arrivée des trains, doit être approuvé par le ministre. Le ministre a même le droit de faire apporter aux horaires les modifications que la sécurité de la circulation ou les besoins du public rendent nécessaires. Les horaires des trains transportant des voyageurs seront portés à la connaissance du public avant leur

mise en vigueur par des affiches dans les gares (1). Ces affiches doivent être placées dans des endroits très apparents et à des hauteurs qui en rendent la lecture facile (1).

Ces horaires, qu'il n'appartient pas à la Compagnie de modifier, doivent être observés par elle. Comme toute obligation de faire, en cas d'inexécution, celle-ci se résout en dommages-intérêts. La Compagnie est responsable du défaut de transport et du retard des trains.

Mais c'est ici un cas de responsabilité tout différent de celui que nous aurons à examiner plus tard et qui est relatif à la responsabilité en cas d'accident. Ici la responsabilité a sa source dans un contrat; elle dérive de l'inexécution par la Compagnie de son obligation de transport. A cette responsabilité doit donc être appliqué l'art. 1150 C. civ. ainsi conçu : « Le débiteur n'est tenu que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat ». Pour la responsabilité en cas d'accident, au contraire, la Compagnie est tenue de toutes les conséquences de l'accident et non pas seulement de celles qui sont la conséquence immédiate et directe de la faute.

Bien entendu, la Compagnie est responsable de l'inexécution du contrat, à moins qu'elle ne puisse établir un cas fortuit ou de force majeure; nous préciserons d'ailleurs plus loin ce qu'il faut entendre par là.

(1) Art. 43, décret 1^{er} mars 1901.

(2) Circ. min. du 16 août 1900,

L'exécution du transport comprend, pour la Compagnie, l'obligation de faire partir le train à l'heure exacte, l'obligation d'arriver à l'heure, à destination, l'obligation de parvenir à un embranchement assez tôt pour avoir la correspondance.

Dans les gares importantes, doit se trouver un registre sur lequel est indiqué le retard des trains avec les détails utiles : durée du retard, ses causes, nature et composition des trains (1). Lorsque le retard prévu dépasse une heure, avis doit en être immédiatement donné sur la ligne par le télégraphe, aux chefs de gare, qui devront communiquer immédiatement la dépêche aux commissaires de surveillance. Ces derniers doivent informer les préfets et, aux, termes d'une circulaire du 8 décembre 1855, « les préfets doivent prendre telles mesures qu'ils jugeront à propos pour faire connaître au public la cause du retard et calmer ses appréhensions. »

Mais on reconnut bien vite l'impossibilité pratique d'un tel procédé; une circulaire du 29 décembre 1855 décide que l'avis de retard doit immédiatement « faire l'objet d'un placard dans les salles où le public vient attendre les voyageurs : cette mesure est la seule qui doive être mise à exécution dans les gares de Paris ». L'avis au préfet n'est plus obligatoire (2).

Les Compagnies doivent aussi faire afficher un avis, lorsque la correspondance a été manquée aux

(1) Art. 42, décret 1^{er} mars 1901.

(2) Circ. 30 janvier 1856.

points de bifurcation (3. Ainsi la Compagnie doit faire afficher « dans les gares desservies par les trains retardataires non seulement les retards de plus d'une heure survenus dans la marche des trains, mais encore les correspondances manquées ».

Il a été reconnu que l'affichage des retards d'une heure était insuffisant dans les gares où le mouvement de la circulation est très actif, et une circulaire du 9 mars 1897 a décidé qu'à l'avenir les Compagnies doivent faire afficher dans les gares de Paris et dans celles de province recevant vingt trains de chaque sens et plus, en des endroits facilement accessibles au public, les retards dont la durée excèdera quinze minutes. « En outre, dit la circulaire, il conviendra d'apposer, aux portes de sortie des voyageurs, la provenance du train entrant en gare. » Il a été précisé par une circulaire du 18 avril 1898 que ces mesures n'avaient pour objet que les trains ayant effectué un parcours d'au moins 100 kilomètres.

Toutes ces prescriptions administratives sont obligatoires pour les Compagnies; mais elles ne sauraient avoir d'autres sanctions qu'une sanction administrative. La non observation ne pourrait servir de base à une demande d'indemnité que si elle pouvait occasionner un préjudice. Mais elle constituerait une infraction à la police des chemins de fer.

Indépendamment de ces prescriptions de détail, la

(1) Circ. 20 mai 1865,

Compagnie doit respecter l'horaire établi. Mais n'y a-t-il pas une certaine tolérance ? Un retard de quelques minutes suffira-t-il pour constituer une présomption de faute à la charge de la Compagnie. Nous le croyons. Il suffit de jeter les yeux sur un indicateur pour se rendre compte de la précision avec laquelle les heures d'arrivée sont mentionnées. Cette précision même est une preuve de son caractère obligatoire. Il importe de remarquer que l'exactitude est nécessaire, même dans l'intérêt de la sécurité publique : un retard de quelques minutes peut occasionner de graves accidents. Le Tribunal de Lyon a pourtant décidé que la Compagnie n'était pas responsable des retards fréquents et minimes qui se produisent inévitablement (1).

On avait déjà tenté de le soutenir devant le Tribunal de commerce de Nevers. La Compagnie soutenait que les règlements prévoyaient les retards, puisqu'elle prescrivait (art. 42, ord. de 1846) un registre sur lequel ils doivent être mentionnés ; or, disait-elle, prévoir les retards, c'est les tolérer. Elle ajoutait que l'art. 42 n'exigeait pas la mention des petits retards inférieurs à 15 minutes ; c'est qu'on présume qu'ils sont le résultat de circonstances atmosphériques, de nécessités de services ou de mesures de précaution. Mais cette thèse n'a pas été admise par le Tribunal. L'art. 42 de l'ordonnance de 1846 et du décret de 1901 n'a trait qu'aux

(1) Trib. civ. Lyon, 5 fév. 1890 (Le Droit, du 25 avril 1890) ; Trib. comm. Nevers, 22 mars 1869 (Bull. ann. des ch. de fer, 1870, p. 108).

rapports de l'administration et de la Compagnie et nullement aux rapports de la Compagnie et du public.

Peut-on dire d'ailleurs que le fait de prévoir les retards implique que l'administration les tolère ? Le Code pénal prévoit le meurtre ? Est-ce à dire qu'il le tolère. Or, l'ordonnance de 1846 et le décret de 1901 prévoient bien les retards, mais c'est précisément pour essayer de les empêcher.

La Compagnie est tenue de faire partir le train à l'heure fixée — sauf le cas de force majeure, elle est responsable du défaut de transport. Il arrive parfois qu'une Compagnie, sachant que la circulation est interrompue à un point de la ligne, arrête la distribution des billets. En a-t-elle le droit ? On l'a soutenu et il semble que ce soit avec raison (1). Mais il importe de préciser. La Compagnie est prévenue qu'un retard considérable, d'un ou deux jours par exemple, a lieu sur telle ligne par suite d'un accident ou d'un cas de force majeure. Elle a une première obligation, prévenir les voyageurs du retard; en ne le faisant pas, elle commet une faute et ce seul fait suffit à engager sa responsabilité, lors même qu'on supposerait par hypothèse que la cause du retard est due à un cas de force majeure (2).

Le voyageur prévenu a le choix, ou bien partir quand même, malgré le retard, si un train est en partance, ou bien remettre son voyage. Dans les deux

(1) La Gorce, p. 108.

(2) Cass. 26 juin 1872 (D. P. 73.1.143).

cas, il aura droit à des dommages-intérêts si le retard est dû à une faute de la Compagnie ou à une cause inconnue; il n'y aura pas droit, si le retard provient d'un cas fortuit ou de force majeure.

On s'est demandé si la Compagnie était, dans l'hypothèse que nous prévoyons, dans l'obligation d'organiser un train supplémentaire pour transporter les voyageurs par une autre voie plus longue et moins commode. On a soutenu que les Compagnies ne seraient pas tenus d'obtempérer au désir des voyageurs sur ce point, pour la raison que l'art. 1144 C. civ n'est pas applicable (1). Mais il ne s'agit pas dans l'espèce de faire exécuter par le créancier l'obligation que n'exécute pas le débiteur, c'est-à-dire la Compagnie. La question est autre. Il n'est pas douteux que la Compagnie est responsable du retard lorsque l'accident n'a pas pour cause un cas fortuit ou de force majeure; mais le cas de force majeure ne dégage pas la Compagnie de son obligation que s'il a pour effet de rendre l'exécution impossible. Lors donc que la Compagnie a la possibilité de transporter les voyageurs, même dans des conditions plus onéreuses, elle le doit, sinon elle devrait être considérée comme tenue, au moins partiellement des causes du retard.

La Cour de cassation a cependant décidé qu'au cas de force majeure, les Compagnies ne sont pas tenues de mettre un train spécial et supplémentaire à

(1) Edmond de la Gorce, Du transport des voyageurs par chemins de fer, 1895, p. 109. — Cela a été aussi jugé par la Cour de Cassation, 10 février 1868 (D.P. 1868.1.199).

la disposition des voyageurs. Mais il s'agit là d'une espèce assez ancienne et il est admis que la force majeure n'exonère la Compagnie de toute responsabilité que si la Compagnie n'a commis aucune faute. Or, celle-ci est obligée de remédier le plus vite possible aux conséquences du retard. Elle a même été condamnée pour avoir laissé un train pendant 4 heures en détresse. Ne commettrait-elle pas une faute en ne faisant pas partir un train supplémentaire, lorsqu'elle le peut ? Les obligations de la Compagnie, vis-à-vis du public, deviennent de plus en plus impérieuses et la jurisprudence paraît bien avoir une tendance à diminuer les cas de force majeure. Il nous paraît donc nécessaire d'admettre que la Compagnie, lorsqu'elle le peut — ce qui n'est pas toujours le cas — doit organiser un train supplémentaire.

La question se résumerait ainsi : lorsqu'un retard est prévu, la Compagnie doit en prévenir les voyageurs. Elle peut suspendre la distribution de billets, s'il est impossible pour elle d'exécuter le transport ; mais elle doit employer tous les moyens à sa disposition, même s'il le faut, un train supplémentaire, pour atténuer autant que possible les effets du retard, lors même que celui-ci serait dû à un cas fortuit.

Non seulement le train doit partir à l'heure, mais surtout il doit arriver à l'heure. Tout retard, de quelque durée qu'il soit, *peut motiver*, une action en indemnité, à moins qu'il ne résulte d'un cas fortuit ou de force majeure. Il est inutile d'insister sur le principe qui ne saurait donner lieu à de sérieuses difficultés ; il suffira

d'indiquer quelques applications qui ont été faites par la jurisprudence.

Lorsqu'on peut relever une faute de la Compagnie, les difficultés se soutiennent sans peine, comme, par exemple, lorsqu'un train de voyageur a été transformé en trains mixte (1) ou lorsque un train omnibus a été joint à un train express (2), ou lorsque le retard provient du défaut d'entretien du matériel 3).

La responsabilité de la Compagnie a encore été admise dans des espèces où le retard était dû aux causes suivantes : rupture d'un bandage d'une roue (4) ; rupture d'un essieu (5) ; rupture du *radoub de fumée*, ou d'un *tube de fumée* (6) ; une avarie de machine, alors surtout qu'un examen attentif avant le départ eût pu l'éviter (7). Au sujet de l'avarie de machine, il a été jugé que, pour qu'elle puisse constituer un cas de force majeure, il faut que la machine ait été entretenue en

(1) Cass. 28 mars 1870 (S. 1870.1.308 ; D.P. 1871.1.59).

(2) Paris, 7 mars 1868 (Journ. trib. comm. 1868, p. 157).

(3) Dijon, 26 novembre 1866 (D. P. 1866.2.245).

(4) Paris, 27 nov. 1866 (S. 1867.2.320). Trib. comm. Condé-sur-Noireau, 16 août 1904 (Bull. rtav. 1^{er} nov. 1904).

(5) Trib. comm. Seine, 30 nov. 1865 (Journ. Trib. comm. 1866, p. 312). Trib. comm. Aix, 5 février 1903 (Bull. trav. 1^{er} octobre 1903).

(6) Trib. comm. Rochefort-sur-Mer, 25 mai 1906 (Bull. trav. 1^{er} juillet 1906). Trib. comm. Moulins, 21 sept. 1907 (Bull. trav. 1^{er} nov. 1907).

(7) Trib. Pontivy, 9 mai 1900 (Mon. Lyon, 17 janvier 1901). Trib. comm. Nantes, 27 déc. 1902 (Jurispr. Nantes, 1903.1.155).

bon état, et qu'il y ait impossibilité de démontrer les causes de l'accident (1).

Un éboulement ou un affaissement de remblai ne constitue pas en principe un cas de force majeure, lorsque la Compagnie pouvait le prévoir (2).

A fortiori il en est de même d'un éboulement survenu sur la ligne; lorsque l'accident remonte à plusieurs jours (3). La Compagnie est responsable d'un déraillement produit par suite de la présence de neiges glacées entassées entre un contre-rail et le rail sur lequel le train devait passer, l'accident étant dû, dans ce cas à l'imprudence des agents de la Compagnie, qui n'ont pas suffisamment surveillé la voie (4).

L'affluence des voyageurs ne constitue pas en principe un cas de force majeure, puisqu'il n'est pas impossible à prévoir. Elle ne le deviendrait que si elle n'avait pu être prévue par la Compagnie ou si elle était due à des circonstances tout à fait exceptionnelles. Il n'en est pas ainsi de l'affluence qui peut se produire à l'occasion de nombreuse fêtes patronales, sportives musicales ou autres se tenant un jour férié, et dont la Compagnie connaît l'existence (5). Il a été décidé cependant que

(1) Trib. comm. Marseille, 18 oct. 1901 (Journ. Jur. Marseille, 1902.1.20).

(2) Bordeaux, 19 juin 1905 (Bull. trav. 1^{er} oct. 1905).

(3) Trib. comm. Seine, 14 février 1901 (Journ. Trib. comm. 1903, p. 89).

(4) Cass. 16 juillet 1890 (J. Trib. comm. 1890, p. 688).

(5) Trib. Paix Paris, 6 oct. 1898 (La Loi, du 20 oct. 1899) ibid. 21 oct. 1898 (Mon. Lyon, 29 nov. 1898). — Trib. corr. St-Etienne, 23 janvier 1901 (La Loi du 2 avril 1901).

l'affluence à toutes gares du parcours constitue un cas fortuit qui dégage la responsabilité de la Compagnie (1). Mais cette décision nous paraît très critiquable, la Compagnie ayant pu prévoir cette affluence (2).

On a admis que la Compagnie pouvait être responsable de la faute de son employé qui, ayant contrôlé les billets, n'a pas averti un voyageur qu'il se trouvait dans un train autre que celui de sa direction (3); elle est en faute aussi d'avoir laissé un train en détresse pendant près de quatre heures, sans avoir paré aux conséquences de l'accident (4).

Les cas fortuits ou de force majeure exonèrent la Compagnie de toute responsabilité. Il en est ainsi des retards provenant de la collision de deux trains ou de la violence du vent (5). De même au cas d'inondation (6), ou en cas d'éboulement de terres et de roches survenu par suite d'une trombe d'eau (7).

Bien entendu c'est la Compagnie qui se prévaut de

(1) Trib. comm. Angers, 10 avril 1885 (Lamé-Fleury, Bull. ann. des ch. de fer, 1885, p. 114).

(2) En ce sens : Bédarride, t. 1, n° 196.

(3) Trib. comm. Bourg, 24 février 1905 (Bull. trav. 1^{er} juin 1905).

(4) Trib. comm. Seine, 26 juillet 1902 (Bull. trav. 1^{er} nov. 1902).

(5) Trib. Romans, 12 juillet 1865 (Rec. arr. Grenoble et Chambéry, 1866, p. 126). Paris, 27 nov. 1866 (S. 1867.2.320).

(6) Cass. 11 juillet 1892, cité par Lamy, Manuel pratique, p. 105.

(7) Cass. 10 fév. 1868 (S. 1868.1.127 ; D. P. 68.1.199).

la force majeure qu'incombe la charge d'en apporter la preuve.

L'application des principes du droit commun en matière de responsabilité amène cette conclusion que la Compagnie de chemin de fer ne peut être condamnée à payer des dommages-intérêts aux voyageurs qu'elle a transportés en retard que si ce retard a causé un préjudice. C'est un principe d'évidence : l'indemnité n'ayant comme objet que la réparation du préjudice n'a pas la raison d'être en dehors du préjudice. C'est d'ailleurs l'application de la maxime bien connue « pas d'intérêt, pas d'action ».

Le voyageur devra donc justifier de ce préjudice, si minime soit l'indemnité réclamée (1). Le préjudice peut être d'ailleurs moral ou pécuniaire ; l'important est qu'il soit certain (2). Si le retard atteignait une certaine importance, un jour par exemple, on pourrait admettre que le préjudice est évident, fatigue, frais supplémentaires, inquiétude, retards dans les affaires.

Mais les retards ordinaires d'une heure ou de quelques heures entraînent diverses causes de préjudice : interruption d'un voyage, partie manquée, dérangement des affaires, frais de séjour, temps perdu, etc...

La jurisprudence a eu l'occasion de faire à des hypothèses variées l'application de ces principes.

(1) Trib. comm. Seine, 11 oct. 1875 (Journ. Trib. comm. 1874, p. 31).

(2) Trib. comm. Poitiers, 16 déc. 1878 (Lamé-Fleury, Bull. ann. des ch. de fer, 1881, p. 86. — Caen, 28 fév. 1900 (Mon. Lyon, 5 juillet 1900). — Trib. comm. Dijon, 29 déc. 1889 (Bull. trav., 1^{er} février 1900).

Il a été jugé, par exemple, que les voyageurs ont droit à une réparation pour la légitime contrariété que leur voyage manqué leur a fait éprouver et la fatigue et les ennuis que leur ont causé un arrêt du train en pleine nuit et un retour précipité. Il s'agissait de personnes se rendant à un mariage et qui l'avaient manqué par suite du retard du train. Bien entendu, ils avaient droit aussi à une indemnité pour les faux frais que le retard leur avait occasionnés et pour les dépenses qu'ils ont faites inutilement en vue du mariage auquel ils se rendaient (1).

Une indemnité a été accordée aussi pour un retard de quelques minutes, mais qui a fait manquer la correspondance d'un bateau (2).

Mais comme nous l'avons déjà indiqué précédemment, la Compagnie n'est responsable, conformément aux articles 1150 et 1151 C. civ., que du préjudice qui est la suite immédiate du retard et qui a pu être prévu lors du contrat. Ainsi, des marchands arrivent trop tard à un marché par suite du retard du train; ils ont droit au remboursement des frais de voyage et frais de séjour inutiles; mais non du bénéfice que ces marchands peuvent espérer réaliser dans ce marché, ce bénéfice étant purement aléatoire (3).

(1) Trib. comm. Moulins, 21 sept. 1907 (Bull. trav., 1^{er} nov. 1907).

(2) Trib. comm. Condé-sur-Noireau, 22 avril 1907 (Rec. Bull. trav., 1^{er} sept. 1907).

(3) Trib. com. Marseille, 7 sept. 1900 (B. trav. 1^{er} oct. 1900)

De même une Compagnie ne doit pas être rendue responsable du préjudice résultant de ce que le voyageur n'aurait pu prendre part à une adjudication de la plus grande importance pour lui, alors surtout que le train pris ne lui laissait que quelques minutes pour aller à l'hôtel où se faisait l'adjudication et qu'il n'est pas certain que le voyageur eût été adjudicataire (1).

Certaines décisions ont admis qu'un retard très minime ne doit pas donner lieu à responsabilité. Nous avons cité en ce sens un jugement du tribunal civil de Lyon qui déclare les Compagnies non responsables « des retards fréquents et minimes qui se produisent inévitablement ». (2) Il nous semble que ces jugements sont motivés sur des considérations inexactes. Quelle que soit la durée du retard, la Compagnie doit une indemnité, s'il résulte de ce retard un préjudice appréciable. Or, un retard minime n'est le plus souvent pas préjudiciable. Mais, comme on le voit, la Compagnie doit être déclarée non responsable, non point parce que le retard est minime, mais parce qu'il n'entraîne pas de préjudice.

Le retard de quelques minutes est cependant quelquefois plus préjudiciable encore qu'un retard de quelques heures. Nous indiquions plus haut un retard de

(1) Trib. comm. Seine, 30 sept. (Lamé-Fleury, Bull. ann. des chemins de fer 1877, p. 69) .

(2) Trib. Seine, 15 déc. 1900 (Le Droit du 31 janvier 1901). — Trib. civ. Lyon, 5 février 1890 (Le Droit, du 25 avril 1890).

huit minutes qui fait manquer un bateau. Que de fois un retard des plus minimes fait aussi manquer une correspondance ?

Or, et c'est là une des principales causes de la précision des horaires, la Compagnie est tenue d'assurer la correspondance des trains aux gares d'embranchement dans les conditions indiquées par les affiches.

En délivrant à un voyageur des billets directs pour une station à laquelle il ne peut parvenir qu'en prenant une correspondance à un embranchement, la Compagnie contracte par cela seul, l'engagement de conduire le voyageur à cette station dans le délai déterminé par l'itinéraire de ses trains (1). Mais cette responsabilité n'existe qu'à la condition que les voyageurs soient munis de billets directs du point de départ au lieu d'arrivée, et non de billets distincts et consécutifs, aboutissant au point de destination finale (2). Si le voyageur n'a pas un billet direct, en effet, le contrat n'est pas formé et la Compagnie ne saurait être tenue de l'inexécution du contrat qui n'existe pas encore. Les Tribunaux admettent qu'il n'y a aucune responsabilité pour la Compagnie lorsque le voyageur, par suite du retard, ne peut prendre tel ou tel train auquel son billet ne lui donne pas droit. Vainement le voyageur invoquerait-il l'intention qu'il avait de prendre un sup-

(1) Cass. 26 juin 1872 (S. 1872.1.302 ; D. P. 1873.1.143). Trib. comm. Seine, 8 septembre 1892 (Journ. trib. comm. 1893, p. 259).

(2) Trib. comm. Seine, St-Omer, 3 août 1897 (Le Droit, du 4 janvier 1898).

plément qui lui aurait permis de prendre, dans un train précédent, une voiture d'une classe supérieure, si le premier n'avait pas eu de retard. Le Tribunal n'a pas à rechercher l'intention du voyageur, surtout lorsque cette intention ne s'est manifestée par aucun acte destiné à la faire connaître (1). Il importe de ne pas oublier, en effet, qu'il s'agit d'une responsabilité pour inexécution des conventions, et il ne peut être question d'inexécution lorsque les conventions n'imposent pas l'obligation prétendue inexécutée.

Telle paraît bien être la solution la plus rigoureusement juridique. Cependant il faut faire une réserve au moins de principe. La convention portait pour la Compagnie l'obligation d'arriver conformément à son horaire; elle n'a pas exécuté cette obligation, ce qui la constitue en présomption de faute et peut motiver une condamnation à des dommages-intérêts, si le voyageur peut établir un préjudice. Si donc le voyageur prouvait que réellement il a voulu prendre un train auquel son billet ne lui donne pas droit, il aurait droit à une indemnité. Mais la preuve en sera difficile à faire et les Tribunaux doivent être d'autant plus rigoureux dans l'admission de cette preuve, que la fraude serait très facile : beaucoup de voyageurs de mauvaise foi profiteraient ainsi du moindre retard pour prétendre à de grosses indemnités (2).

(1) Trib. comm. Argentan, 20 nov. 1901 (La Loi, du 30 nov. 1901).

(2) Cf. Trib. Paix Versailles, 19 déc. 1900 (La Loi, du 18 février 1901).

Bien entendu, et conformément au principe précédemment énoncé, la Compagnie ne serait tenue que des dommages-intérêts qu'elle a pu prévoir lors de la conclusion du contrat de transport.

L'obligation incombant à une Compagnie d'avoir des trains correspondant à ceux d'une autre Compagnie, dans une gare de jonction, ne lui fait pas un devoir d'attendre ces derniers, lorsqu'ils sont en retard. C'est donc la Compagnie qui n'est pas arrivée à temps à la gare de jonction qui est responsable dans leur entier des indemnités dues aux voyageurs qui ont manqué la correspondance. Mais le voyageur n'a aucun recours contre la seconde Compagnie restée étrangère à la délivrance du billet, ni la première Compagnie contre la seconde (1).

Toutefois, il importe d'apporter une restriction aux principes que nous venons d'énoncer. Les ordres de services de chemins de fer, dûment homologués et publiés, sont des règlements ayant force de loi et lorsqu'ils dérogent au droit commun, ils n'en doivent pas moins être appliqués pour ou contre les Compagnies. Or, les horaires ne garantissent pas toujours la correspondance. Ainsi, lorsqu'un voyageur a pris un train désigné sur l'affiche de service, comme transportant à la fois des voyageurs et des marchandises, et qu'il manque la correspondance au point de jonction,

(1) Trib. comm. Marseille, 5 mai 1873 (Journ. jur. Marseille 1873.1.205). — Trib. civ. La Roche-sur-Yon, 29 août 1868 (J. trib. comm. 1869, p. 1869).

par suite d'un retard du train, il ne peut réclamer pour ce retard des dommages-intérêts, alors que l'affiche d'ordre de service dûment homologué et publié, porte qu'en principe ces trains ne sont pas attendus, en cas de retard, par les trains correspondants (1).

De même, d'après l'horaire homologué par le ministre, les trains sont en correspondance aux points de bifurcation ou de jonction sur le réseau P.-L.-M., lorsque l'intervalle entre le départ de l'un et l'arrivée de l'autre est au moins de quinze minutes à Lyon-Perrache, et de dix minutes partout ailleurs. En conséquence, lorsque, d'après l'horaire, cet intervalle ne se trouvait être que de neuf minutes, les voyageurs ne pouvaient avoir aucun droit à la correspondance, ni se plaindre de ce que le retard du train qui les a amenés, les a empêchés de la prendre (2).

Ainsi, pour savoir si une Compagnie est responsable au cas où la correspondance est manquée, il faut, non seulement que le voyageur n'ait pas pu prendre le train avec lequel il désirait correspondre, mais encore que les horaires homologués n'indiquent pas que la correspondance n'est pas garantie (3).

C'est en vertu du même principe qu'il a été décidé que la Compagnie n'est pas responsable d'un retard

(1) Cass. 10 juin 1901 (S. 1901.1.463 ; D.P. 1901.1.421)

(2) Trib. comm. Marseille, 19 nov. 1902 (J. Jur. Marseille 1903, p. 81).

(3) V. encore Trib. comm. Lille, 3 avril 1896 (Le Droit, du 16 mai 1896).

qui a fait manquer une correspondance, lorsque la Compagnie a refusé au départ un billet direct, parce qu'elle ne garantissait pas la correspondance de ses trains (1). Mais, bien entendu, la Compagnie ne peut et ne doit agir ainsi que lorsque les tarifs ou horaires homologués le lui permettent. En le faisant de son propre mouvement, elle ne saurait évidemment s'exonérer de toute responsabilité ; il ne dépend pas d'elle de modifier les conditions du contrat de transport.

En ce qui concerne le retard des trains, il nous reste à examiner une dernière question, dont l'importance pratique est assez grande. Les Compagnies insèrent parfois dans les conventions qui interviennent entre elles et les voyageurs des clauses par lesquelles elles s'exonèrent de toute responsabilité en cas de retard, c'est ce qui a lieu principalement pour les voyageurs à demi-tarifs ou pour les porteurs de cartes d'abonnement. Le libellé de la clause varie dans ses détails, mais il est d'ordinaire à peu près celui-ci :

« L'abonné prend l'engagement de n'exercer, à raison de l'abonnement, aucune action, ni prétendre à aucune indemnité contre la Compagnie pour aucun arrêt, empêchement, retard, changement de service,

(1) Trib. comm. Arras, 5 décembre 1890 (Bulletin annoté des chemins de fer 1891, p. 15). — Tribunal de commerce de la Seine, 21 juillet 1891 (Gazette des Tribunaux du 7 août 1891),

diminution du nombre des trains, ou défaut de place qui l'obligerait à monter dans des voitures d'une classe inférieure » (1).

Comme on le voit, la question de la validité de cette clause peut se poser au sujet de bien des points, comme par exemple, le manque de place. Mais pratiquement, elle n'a d'importance et n'est posée en fait que pour l'exonération de responsabilité en cas de retard. Nous nous bornerons à l'examen de celle-ci : la solution serait la même dans toutes les autres hypothèses.

Bien entendu, les clauses que nous visons ont été insérées dans les tarifs homologués par les autorités compétentes. Sinon, elles seraient incontestablement sans effet à l'égard des voyageurs. Il est notamment interdit de déroger à l'horaire par des conventions particulières (2).

A vrai dire, la validité de principe de ces clauses ne saurait être contestée, c'est plutôt leur portée qui donne lieu à des diverses interprétations.

Les clauses en elles-mêmes sont valables, puisqu'elles sont un échange de sacrifices : le voyageur demande un tarif réduit; en échange, la Compagnie lui demande de renoncer à ses droits contre elle en cas de retard. Il n'y a dans une telle stipulation rien de contraire à l'ordre public.

Mais ces clauses vont-elles avoir pour effet d'exo-

(1) Cfr. Vermond, Manuel de droit maritime, p. 258 et s.

(2) Cass. 5 mai 1869 (D. P. 1869.1.274).

néer la responsabilité de la Compagnie dans tous les cas et quelles que soient les causes du retard et sa longueur ?

Quelques décisions l'ont admis, et se fondant sur ce motif que puisque la clause est valable, aucune raison n'impose au juge de lui apporter une limitation à laquelle les parties n'ont pas songé (1). Mais il nous semble que cette solution est anti-juridique suivant le principe général et le droit commun, on ne saurait par convention s'exonérer de son dol, auquel est assimilée la faute lourde. Telle nous paraît devoir être une interprétation saine de la clause, en ajoutant qu'à notre avis, il faudrait être large dans l'interprétation de ce qui constitue une faute lourde. N'est-il pas évident que consentant la clause en question, clause le plus souvent imprimée, le voyageur a eu simplement en vue les retards normaux, si l'on peut dire, et non ceux qui proviendraient d'une faute grave de la Compagnie ?

C'est, d'ailleurs, en ce sens que la jurisprudence des Cours d'appel tend à s'établir. « Attendu, disent plusieurs arrêts de la Cour d'appel de Toulouse, qu'une telle stipulation s'applique aux cas fortuits, aux multiples circonstances imprévues pouvant entraîner des retards et même aux négligences légères inévitables

(1) Trib. Boulogne-sur-Mer, 12 janvier 1904 (Bull. tr. 1^{er} juin 1904. — Trib. Lyon, 18 oct. 1904 (Bull. tr. 1^{er} janvier 1905). — Trib. Seine, 17 août 1907 (Bull. trav., 1^{er} décembre 1906).

dans les grandes exploitations, malgré la surveillance la plus étroite, n'a rien de contraire à l'ordre public et ne vise que des intérêts privés;

« Qu'il en serait tout autrement si elle s'appliquait aux fautes lourdes, en supprimant ainsi la responsabilité des Compagnies de chemin de fer vis-à-vis du public, que tel n'est pas l'esprit du tarif G. V. 101;

« Attendu que l'on ne peut supposer que les pouvoirs publics aient pu sanctionner des dispositions contraires à l'ordre public » (1).

De même, la Cour de Bordeaux a implicitement admis comme susceptible d'exonérer de responsabilité les fautes provenant d'une insuffisance de matériel et du défaut d'avertissement par la Compagnie que la correspondance n'était pas garantie (2).

La loi du 17 mars 1905 a déclaré nulles les clauses de non-responsabilité dans le contrat de transport, mais cette loi vise uniquement le transport des marchandises et il a été jugé qu'elle est inapplicable au transport des personnes (3).

La question n'a pas encore été soumise à la Cour suprême; mais celle-ci a eu à statuer sur une espèce très analogue et la solution devrait, semble-t-il, être la même pour les clauses de non-responsabilité pour

(1) Toulouse, 8 avril 1908 (S. 1908.2.144) (Bull. trav. 1^{er} juin 1908). Dans le même sens : Caen, 5 juin 1907, (S. 1908.1.135).

(2) Bordeaux, 11 mai 1908 (Bull. trav. 1^{er} nov. 1908).

(3) Caen, 5 juin 1907 (S. 1908.1.125).

cause de retard. Il s'agissait, en l'espèce, de l'application d'un ordre de service ainsi conçu : « Les trains de marchandises transportant des voyageurs conservent leurs caractère de trains de marchandises, notamment en ce qui concerne la vitesse, les stationnements et les manœuvres dans les gares; leurs horaires ne sont pas garantis aux voyageurs, non plus que leur correspondance avec les trains de voyageurs ».

La Cour de cassation a admis que, malgré cette clause, la Compagnie était responsable du préjudice causé par un retard dû à sa faute.

« Attendu, dit-elle, que si les tarifs et ordres de services des Compagnies de chemin de fer dûment homologués et publiés ont force de loi, et si, à ce titre, leur autorité s'impose aux voyageurs, leurs dispositions n'ont pas pour effet d'affranchir les Compagnies de la responsabilité des fautes qu'elles peuvent commettre dans l'exécution du contrat de transport, et dont la preuve est rapportée contre elle par la partie adverse » (1).

La Cour suprême ne parle même pas de fautes lourdes et elle a estimé que le manque d'eau pour alimenter la machine était une faute suffisante pour engager la responsabilité de la Compagnie.

La même solution serait sans doute jugée par la Cour suprême pour les clauses d'irresponsabilité continues dans les cartes d'abonnement.

(1) Cass. civ., 2 août 1905 (Bull. trav. 1^{er} sept. 1905).

Un certain nombre de décisions sont allées plus loin que la jurisprudence des Cours d'appel dont nous avons déjà parlé et estiment que les clauses d'irresponsabilité dont s'agit ont simplement pour effet de mettre à la charge du voyageur la preuve d'une « faute » de la Compagnie. Elles renverseraient donc simplement la présomption de responsabilité qui incombe aux Compagnies du chef du retard. Quel que soit notre désir d'interpréter les règlements en faveur du public, il nous semble que ces clauses ont un autre effet qu'un simple renversement de preuve et qu'une simple exonération des cas fortuits ou de force majeure.

La solution la plus juridique serait donc d'admettre l'irresponsabilité pour cause de retard, sauf au cas de dol ou de faute lourde, tout en étant très large dans l'appréciation de la faute lourde.

En dehors du côté juridique de la question, il serait désirable, ou bien qu'une loi analogue à celle du 17 mars 1905 relative aux marchandises, vienne préciser la validité de ces clauses — ou bien que la rédaction en soit modifiée et que le ministre ne consente l'homologation que pour des clauses plus précises et plus restrictives.

CHAPITRE II

Obligations des Voyageurs

L'obligation primordiale des voyageurs est de payer leur place. « Le transport des voyageurs, dit l'art. 4 du tarif général G. V., est effectué moyennant le paiement préalable du prix de la place. » Nous supposons que cette obligation a été remplie; si, pour une cause quelconque, elle ne l'était pas, le voyageur commettrait une infraction à la police des chemins de fer. Ce point est hors de doute et de discussion.

Par le fait même du contrat de transport, le voyageur contracte l'obligation d'observer les règlements de la Compagnie et d'obéir aux injonctions des employés. Les règlements ne sont pas élaborés arbitrairement par la Compagnie; ils émanent de la puissance publique, c'est ce qui leur donne une force obligatoire. Ils sont souvent sanctionnés par une peine; même lorsqu'ils n'ont pas de sanction pénale, ils font partie du contrat de transport et leur inobservation suffit

pour constituer le voyageur en faute et le rendre responsable du préjudice que cette inobservation causerait à la Compagnie ou aux tiers. Nous aurons l'occasion, au cours de notre exposé, d'en indiquer quelques exemples.

Il est assez difficile de classer les multiples obligations qui incombent aux voyageurs et qui sont des ordres les plus divers. Il nous semble qu'on peut essayer de les diviser d'après leur nature : obligations du voyageur vis-à-vis de la Compagnie, d'une part, c'est-à-dire obligations qui ont pour but de permettre à la Compagnie de faire respecter ses droits et ses intérêts et de préserver la sécurité de ses agents ; obligation des voyageurs vis-à-vis des autres voyageurs, c'est-à-dire étendue et limites des droits des voyageurs pour le respect des droits des autres ; enfin obligations des voyageurs dans leur propre intérêt, c'est-à-dire mesures de précaution qui ont pour but de garantir leur sécurité.

SECTION PREMIÈRE

Obligations des voyageurs vis-à-vis de la Compagnie

La Compagnie a des obligations assez lourdes; elle doit transporter tous les voyageurs qui se présentent, offrir une place à chacun d'eux, etc... Pour que ces obligations soient exécutées, il importe qu'elle soit maîtresse de l'ordre et il lui appartient de prendre les mesures nécessaires. Mais, bien entendu, ces mesures ne peuvent pas être arbitraires et varier suivant les désirs de la Compagnie, elles sont prévues par des règlements homologués par l'administration supérieure. Elles font partie du contrat de transport et doivent être respectées par le voyageur. Celui-ci est censé les avoir connues et acceptées par le fait qu'il a pris son billet.

A. — *Billet de place. — Classe. — Inaccessibilité du billet*

Aux termes de l'art. 63, § 1, de l'ordonnance de 1846, devenu l'art. 58 du décret du 1^{er} mars 1901, il est défendu d'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet, de se placer dans une voiture d'une classe supérieure à celle qui est indiquée par le billet et de prendre une place déjà régulièrement retenue par un autre voyageur.

Toute infraction à ces défenses constitue une infraction à la police des chemins de fer, punissable pénalement. Il est inutile, sur le principe, de citer de nombreuses espèces de jurisprudence, tellement la solution est certaine.

Remarquons d'abord que le mot billet n'est pas pris dans une signification restreinte : il comprend, non seulement « le ticket en usage, remis ordinairement au voyageur moyennant le paiement préalable du voyage, mais encore toute pièce justifiant de l'autorisation reçue par le voyageur d'entrer dans la voiture où il est trouvé » (1).

En fait, on considère comme en état de contravention toute personne trouvée dans un compartiment sans billet. Mais peut-être y a-t-il là une interprétation trop extensive de l'art. 63, § 1 : « Il est défendu, dit cet article, d'entrer dans une voiture *sans avoir pris un*

(1) Bordeaux, 7 janvier 1898.

billet », ce que beaucoup de décisions traduisent par ces simples mots « sans billet ». Ces deux expressions, « sans billet » et « sans avoir pris de billet » ne sont pas synonymes. On peut avoir pris un billet et ne plus l'avoir sur soi ; par exemple, si on l'a perdu : c'est précisément l'hypothèse que nous trouverons lorsque nous parlerons du contrôle de route. Le fait de ne pas avoir son billet ne suffit pas, à notre avis, pour constituer une contravention, s'il est établi que le voyageur en a pris un ; il le rend uniquement passible d'une responsabilité civile et, conformément aux tarifs généraux, le voyageur doit le prix de sa place.

On a voulu poursuivre pour escroquerie un voyageur qui voyage sans billet. Ce seul fait ne pourrait suffire à établir le délit de l'art. 405 : il faudrait en découvrir les éléments dans les moyens mis en œuvre pour voyager en fraude (1). Ainsi il peut y avoir escroquerie dans le fait d'être porteur d'un billet falsifié (2). De même, dans le fait par un voyageur d'accomplir un voyage sans être porteur d'un billet et en se procurant à l'une des dernières stations un billet à l'aide d'un complice (3).

Si le fait ne réunit pas les conditions d'une escro-

(1) Caen, 29 mars 1888 (Rec. arr. Caen et Rouen, 188.2.214).

(2) Bordeaux, 27 juin 1862 (S. 1862.2.540 ; D.P. 1862.2.125). — Paris, 5 juillet 1878 (S. 1878.2.301 ; D.P. 1880.2.67).

(3) Trib. corr. Tonnerre, 23 déc. 1853 (Journ. de dr. crim. 1854, p. 127). — Trib. corr. Bordeaux, 21 mai 1862 (D. P. 1862.3.45).

querie, ce qui arrivera le plus souvent, il n'en constituera pas moins une infraction à la police des chemins de fer.

Comme on le sait, cette infraction est punissable, indépendamment de la bonne foi de son auteur (1). Elle existe, alors même que le voyageur, introduit par fraude dans un compartiment, offrirait de payer sa place.

Le déclassement constitue aussi une contravention, du moins le déclassement d'une classe inférieure à une classe supérieure. Car le déclassement d'une classe supérieure à une classe inférieure n'est pas punissable, malgré les inconvénients qu'il pourrait avoir pour la Compagnie s'il se reproduisait trop fréquemment; l'article 63, § 1, prévoit simplement le fait d'un voyageur qui se place dans une voiture d'une classe supérieure à celle indiquée par le billet.

Le déclassement n'est possible, ainsi que nous l'avons vu précédemment, que s'il a été rendu nécessaire par le défaut de place. Bien entendu, c'est au voyageur à prouver ce défaut de place (2).

La jurisprudence assimile au déclassement le fait par un voyageur de troisième classe, pour un parcours moindre de 150 kilomètres, qui monte en troisième classe dans un des trains express, ne devant, d'après

(1) Riom, 4 janvier 1893 (S. 1893.2.48).

(2) Trib. corr. Perpignan, 10 août 188 (Gaz. Pal. 1889, 1. supp. 40).

un ordre de service approuvé par le ministre, recevoir en deuxième et troisième classe que les voyageurs parcourant 150 kilomètres et qui refuse d'acquitter le supplément de la troisième à la première classe (1).

N'y a-t-il pas là une extension illégale du texte de l'art. 63 ? Le voyageur n'est pas dans une voiture d'une classe supérieure à celle de son billet. Sans doute, un ordre de service permet de n'accepter dans ce train, pour des parcours inférieurs à 150 kilomètres, que des voyageurs de première classe. Cet ordre de service s'impose certes au voyageur, qui doit la différence du prix des places, mais le fait ne constitue pas une infraction.

En fait, dans des cas semblables, le voyageur prend un billet de troisième pour la première station au-delà de 150 kilomètres et descend du train, lorsqu'il est arrivé à sa destination en renonçant au surplus du voyage. Cette façon de procéder est régulière et ne saurait constituer une infraction. Il a été jugé, en effet, par la Cour de cassation, qu'il n'y a pas contravention dans le fait, par un voyageur de troisième classe muni d'un billet circulaire d'excursion, de monter dans un train qui exige un parcours de 150 kilomètres des voyageurs de cette classe et de n'effectuer dans ce train qu'un parcours de 113 kilomètres, alors du moins que le voyageur a abandonné sur son itinéraire le droit à un parcours supérieur aux 150 kilomètres réglementaires.

(1) Cass. 20 mai 1892 (S. 1892.1.332 ; D.P. 1893.1.47).

Un voyageur peut aussi, en cours de route, moyennant le paiement d'un supplément de prix, demander à passer dans un compartiment d'une classe supérieure à celle de son billet. Aucune contravention ne peut être relevée à sa charge de ce fait, s'il est justifié qu'il n'est entré dans le nouveau compartiment qu'après avoir formulé sa demande et s'être prêté aux mesures que la Compagnie a pu prendre pour se faire ultérieurement rembourser la différence du prix (1). Le supplément n'est dû que depuis le point justifié où le voyageur a changé de voiture (2).

Comme nous l'avons déjà remarqué, au lieu d'un billet délivré le jour même où il est utilisé, le voyageur peut avoir une carte de circulation à demi-tarif ou un permis de circulation. Ce titre lui donne les mêmes droits que le billet proprement dit.

Ces cartes de circulation et ces permis sont rigoureusement personnels. Le fait de se servir d'un permis délivré à un tiers constitue sans contestation possible une infraction à la police des chemins de fer. Quelques décisions ont même admis que ce fait était constitutif d'escroquerie (3), ce qui est peut-être excessif; la présentation du permis sans autre pièce ne saurait, à

(1) Angers, 27 octobre 1873 (S. 1875.2.83). — Nancy, 1^{er} mai 1884 (S. 1886.2.114).

(2) Déc. min. 23 avril 1853.

(3) Trib. corr. Ruffec, 6 août 1884 (Bull. ann. 1887, p. 28). — Trib. corr. Pontoise, 6 oct. 1887 (S. 188.2.22). — Trib. corr. Tours, 19 avril 1890 (J. des parquets, 1890.2.91)

notre avis, constituer la manœuvre nécessaire pour l'application de l'art. 405 C. pénal.

Le plus souvent, la Compagnie impose certaines obligations aux porteurs de cartes de circulation ou de permis, comme par exemple de les faire timbrer avant tout usage, aux gares de départ et d'arrêt.

Les permis, par exemple, doivent être oblitérés à la gare de départ. Sinon, des observations imprimées au dos font connaître que le billet est considéré comme nul et que, partant, le voyageur est considéré comme voyageant sans billet. Aussi la jurisprudence décide-t-elle que les voyageurs, trouvés ainsi avec un permis non oblitéré et qui se refusent au paiement de la place, sont coupables d'une infraction à la police des chemins de fer (art. 63, § 1, de l'ord. de 1846) (1). Constatons, une fois de plus, en la déplorant, la tendance vraiment trop extensive de la jurisprudence qui assimile le fait de ne pas faire oblitérer le permis à celui de voyager sans billet. Sans doute, la Compagnie doit prendre des mesures pour prévenir la fraude; on ne saurait juridiquement dans ce but étendre un texte pénal au-delà de son sens normal.

Mais, ainsi que l'a déclaré la 11^e chambre du Tribunal de la Seine, le défaut de timbre ne peut constituer un délit que s'il est imputable au voyageur, mais non si le voyageur a présenté son billet au guichet et

(1) Trib. corr. Seine, 11^e ch., 25 janvier 1904.

si l'employé, par suite de l'affluence, a omis d'y apposer le timbre (1).

S'il n'est pas douteux qu'un permis de circulation gratuit ou une carte de circulation à demi-tarif constituent des titres rigoureusement personnels et incessibles, en est-il de même des billets de place ordinaires ? Ces billets peuvent-ils être cédés ou prêtés à un tiers ? La question a un assez grand intérêt pratique, par exemple, en ce qui concerne les coupons de retour pour les billets d'aller et retour et aussi en ce qui concerne l'enregistrement des bagages.

Aucun texte n'édicte expressément la personnalité du billet ; à l'inverse des cartes de circulation, aucune mention inscrite sur le billet n'en stipule l'incessibilité. Nous n'hésitons pas néanmoins à l'admettre : être nous paraît résulter de l'art. 63, § 1, de l'ordonnance de 1846 qui défend aux voyageurs « d'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet », ce qui, à notre avis, signifie « sans avoir pris un billet correspondant au trajet à effectuer ». Il est facile d'ailleurs d'apercevoir le préjudice qu'une pratique contraire peut causer aux Compagnies ; au cas, par exemple, où certains trains ne prennent de voyageurs que pour des parcours d'une certaine longueur et où, par la jonction de deux voyages, on peut réaliser indirectement les conditions nécessaires.

(1) Trib. corr. Seine (11^e ch.), 21 octobre 1909. Jugement inédit,

Il est probable que la jurisprudence, qui, à notre connaissance, n'a pas eu à se prononcer sur cette question de principe, donnerait une sanction pénale à cette cession de billet : en tous cas, cette cession engagerait la responsabilité civile du voyageur.

Cette solution n'est pas douteuse pour la vente des coupons de retour : les deux coupons — d'aller et de retour — ne sont valables qu'à la condition d'être utilisés par la même personne. « Rien n'est plus légitime, ainsi que le dit M. Picard. La réduction accordée sur le prix normal du billet constitue la contrepartie du bénéfice que le voyageur procure à la Compagnie en lui assurant un double voyage. Elle n'a sa raison d'être que lorsque les deux voyages sont effectués par la même personne » (1). La prohibition de la vente des coupons de retour est d'ailleurs prononcée par les tarifs homologués et la jurisprudence décide que les décisions ministérielles homologuant les tarifs suffisent pour faire tomber la prohibition qu'elles édictent sous l'application de l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845, sans qu'il soit nécessaire d'un décret du Conseil d'Etat. « Cette prohibition, comme le dit un arrêt est générale et dispose soit à titre civil, soit à titre pénal, même à l'égard de ceux qui n'ont point traité avec la Compagnie. » (2)

Aussi la jurisprudence paraît être définitivement

(1) Picard, Tr. des chemins de fer, t. 4, p. 124.

(2) Caen, 13 février 1889 (D. P. 1891.5.63 ; S. 1891.2,14).

fixée en ce sens que l'individu qui voyage avec un coupon de retour acheté à un tiers, coupon sans valeur dès l'instant qu'il se trouve entre les mains d'une personne autre que celle qui a utilisé le coupon d'aller, doit être assimilé à un voyageur non muni de billet et encourt, dès lors, les peines édictées dans ce cas (1).

Mais la question est plus délicate de savoir si le vendeur d'un coupon de retour peut être poursuivi. Ce qui est punissable, en effet, ce n'est pas la vente ou l'achat d'un coupon de retour, c'est l'utilisation ou l'usage de ce coupon par une personne autre que le légitime propriétaire. La Cour de Nîmes a adopté cette opinion (2). Nous ne la partageons pas, le vendeur du coupon de retour, devant être considéré au moins comme complice de la contravention et la complicité, aux termes de la jurisprudence actuelle, étant imputable aux infractions à la police des chemins de fer (3). La plupart des décisions de jurisprudence se prononcent dans ce dernier sens (4).

(1) Paris, 21 mai 1881 (Pandecte français, VI.2.77). — Trib. corr. Sens, 6 juin 1883 (S. 1883.2.207). — Bordeaux, 11 mars 1891 (S. 1891.2.164). — V. cependant en sens contraire Trib. corr. Melun, 16 mars 1888 (Bull. ann. ch. de fer, 1883, p. 93).

(2) Nîmes, 27 juillet 1882 (Rev. prat. des ch. de fer, 1892, p. 160). „

(3) V. infra, chap. III, sanction pénale. p.

(4) Trib. corr. Pont-l'Evêque, 30 avril 1884 (Bull. ann. des ch. de fer, 1887, p. 28). — Trib. corr. Pont-l'Evêque, 10 novembre 1886 (ibid 1887, p. 29). — Trib. corr. Havre, 27 novembre 1886 (ibid. 1887, p. 31).

La personnalité du billet de place se présente encore au sujet des bagages. On sait que tout voyageur a droit à la franchise de ses bagages jusqu'à concurrence de 30 kilogs. Un voyageur peut-il emprunter un ou plusieurs billets d'autres voyageurs pour augmenter ses droits de franchise ?

La chambre criminelle de la Cour de Cassation a répondu par la négative (1). « Il est de principe, dit-elle, que les tarifs et les règlements généraux relatifs à l'exploitation des chemins de fer, une fois revêtus de l'approbation nécessaire ont force de loi, etc... Il résulte ajoute-t-elle, manifestement de la combinaison des articles 44 du cahier des charges et 8 et 9 des tarifs généraux, que le billet de place donne, à celui qui le prend, droit au transport de sa personne et jusqu'à concurrence de 30 kilogs au transport de bagages dont il a la propriété ou la légitime disposition ; que ce droit, même accessoire du droit principal qui concerne la personne même du voyageur, est inhérent au droit à la place ; qu'il ne saurait en être détaché par un fait qui aurait pour résultat d'en transporter le bénéfice à un tiers. »

Cette doctrine, avant d'avoir la consécration de la Cour suprême, était combattue et avec raison, semble-t-il, par plusieurs décisions. « Il n'est constaté par aucune convention, disait le Tribunal de Belley, que le

(1) Cass. crim. 15 décembre 1882 (Bull. ann. des ch. de fer 1882, p. 282) et sur renvoi, Poitiers, 26 janvier 1883 (ibid 1883, p. 29).

droit accordé au voyageur porteur d'un billet de place, de faire transporter avec lui 30 kilogs de bagages, soit un droit purement personnel et incessible. La Compagnie reconnaît que ce droit peut être cédé à des parents ou amis voyageant ensemble. Cette restriction, qui n'est appuyée sur aucun texte, serait complètement laissée à l'arbitraire des Compagnies, puisque si la parenté est toujours chose facile à établir, il n'en n'est pas de même de l'amitié, et au surplus, il serait aussi difficile d'établir jusqu'à quel degré de parenté devrait exister la tolérance » (1). Les restrictions que les Compagnies sont obligées de consentir pour ne pas heurter le bon sens public — démontrent à l'évidence combien le principe est discutable. Le Code pénal n'est pas une question de mesure.

**B. — *PRENDRE LE PREMIER TRAIN EN PARTANCE
OU UN TRAIN DE LA JOURNÉE***

Un billet pris par un voyageur au guichet n'est considéré par la Compagnie comme valable que pendant la journée de son émission. On estime même parfois qu'il doit-être utilisé pour le premier train en partance et que la Compagnie ne doit pas pouvoir délivrer des billets à l'avance (2). Mais ces prescriptions nous paraissent excessives.

(1) Trib. Belley, 25 avril 1863. V. aussi Bordeaux, 25 août 1881 (Lamé-Fleury, Code annoté des ch. de fer, p. 337 et s.)

(2) Rebel et Juge, n° 481,

Rien dans les lois, décrets et règlements n'autorise pareilles restrictions. Sans doute des mesures sont à prendre pour éviter la fraude; mais le voyageur qui serait trouvé dans un train avec un billet daté de la veille et qu'il aurait utilisé ce-jour-là seulement, nous paraîtrait ne pouvoir être considéré comme étant en contravention.

En fait, ce point ne soulève que peu de difficultés, parce que la Compagnie rembourse sans observation le billet pris par le voyageur lorsque celui-ci ne l'utilise pas ou remet son voyage au lendemain.

L'obligation de prendre le premier train en par-tance ne s'applique d'ailleurs qu'aux trains ayant des voyageurs de toutes classes.

C. — *ITINÉRAIRE ET ARRÊTS EN COURS DE ROUTE*

Le voyageur doit, en principe, prendre l'itinéraire le plus court et ne pas s'arrêter en cours de route. Ces obligations sont purement contractuelles; elles dé-rivent exclusivement des tarifs généraux et spéciaux. Les clauses en sont quelquefois variables dans leur énoncé; mais leur signification est toujours la même : « Les prix des billets simples sont calculés par l'iti-néraire le plus court *et, en principe*, les billets ne sont valables que par cette route ». Toutefois, il est géné-ralement stipulé que le voyageur a la faculté de pren-dre un itinéraire plus long comme parcours s'il est plus rapide comme temps.

De plus, comme conséquence que le billet n'est

valable que pour un temps très court, et doit être utilisé dans la journée, il est stipulé dans les règlements que « le voyage doit être accompli sans autre interruption que celle nécessitée par les changements de trains. » Les abonnés et les titulaires de permis de circulations ont, au contraire, le plus souvent, la faculté de s'arrêter à toutes les stations du parcours.

Mais, en toutes hypothèses, ces obligations du voyageur sont sanctionnées uniquement par une responsabilité civile et leur inobservation ne fait pas constituer une contravention.

Toutefois la jurisprudence n'est pas unanime sur ce point et si plusieurs tribunaux correctionnels ont jugé qu'à défaut d'indication sur le billet de chemin de fer de l'itinéraire à suivre, ne commet pas un délit, le voyageur qui s'est rendu à destination par l'itinéraire le plus long, la Cour de Rouen s'est prononcée en sens contraire et a condamné le voyageur à 25 francs d'amende et un franc de dommages-intérêts (1). Mais cette dernière décision nous paraît inadmissible. Comment peut-on pénalement assimiler le fait de prendre un itinéraire plus long qu'un autre au fait de voyager sans avoir pris un billet ou dans une voiture d'une classe supérieure à celle de son billet.

(1) Trib. corr. Mayenne, 7 août 1897 et 30 juin 1899 (Rev. pratique de ch. de fer, 1903, p. 81). En sens contraire, Rouen, loc. cit.,

D. — *PRÉSENTER SON BILLET
A TOUTES RÉQUISITIONS*

Les voyageurs doivent présenter leurs billets à toutes réquisitions des agents de la Compagnie. (1).

« Le contrôle de route, ainsi que l'indiquent les instructions des Compagnies, ayant pour but d'empêcher les voyageurs en général et principalement ceux des stations intermédiaires, de circuler sans billet ou de circuler avec un billet mais dans une voiture d'une classe supérieure à celle à laquelle ils ont droit, ou de dépasser leur destination, les contrôleurs de route et les chefs de train doivent faire le contrôle tantôt dans une gare, tantôt dans une autre en le commençant alternativement par la tête ou par la queue du train. Ils n'adoptent pour l'exécution de ce service aucune marche régulière, afin d'éviter, de la part des voyageurs, des combinaisons qui puissent les mettre à l'abri du contrôle. Néanmoins il est bon de faire toujours, autant que possible, le contrôle à l'arrivée aux points d'embranchement, afin d'éviter que les voyageurs soient exposés à dépasser involontairement ces points, s'ils doivent y descendre, les agents des trains pourront facilement distinguer les voyageurs déjà contrôlés et venant de points plus éloignés de ceux qui sont à contrôler. Ils doivent s'efforcer de ne jamais fatiguer les voyageurs par des demandes réitérées. »

(1) Art. 6 des tarifs généraux homologués G. V

Le refus de présenter son billet constitue-t-il une infraction à la police des chemins de fer ? Rigoureusement parlant, non. L'obligation de présenter son billet est imposée par l'article 6 du tarif général de grande vitesse. Ce tarif n'est pas un règlement et ne comporte pas une sanction pénale. Il a été jugé en ce sens que le seul fait de refuser son billet au contrôleur de route ne constitue pas une contravention tombant sous l'application d'un texte de loi. (1).

Néanmoins la jurisprudence s'est fixée en sens contraire mais pour des motifs différents et par une combinaison de divers textes. Certaines décisions ont même condamné le voyageur simplement par application des tarifs généraux de grande vitesse (2). Mais il y a là une erreur juridique à notre avis.

La condamnation peut être fondée en droit et voici comment. Il est certain, en effet, que les voyageurs doivent obtempérer aux injonctions des agents de la Compagnie pour l'observation de l'art. 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846. Le dernier alinéa de cet article le dit expressément. Or, ce même article 63 défend d'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet et de se placer dans une voiture d'une autre classe que celle qui est indiquée par le billet. Certaines décisions en ont déduit que le refus de montrer son

(1) Trib. corr. Toulouse, 2 avril 1884 (Bull. ann. des ch. de fer, 1889, p. 19, infirmé par la Cour).

(2) Trib. corr. Bordeaux, 18 mars 1869 (Bull. annoté, 1869, p. 251).

billet à un contrôleur de route est incontestablement punissable en vertu de ce texte. Le voyageur qui refuse de présenter son billet devant être réputé n'en point avoir (1).

Cette base juridique est essentiellement critiquable. En droit pénal, tout est de droit étroit et un texte ne peut pas être étendu au-delà de ce qu'il punit expressément. D'autre part, la conséquence logique relevée n'est pas fatale : le refus de présenter son billet n'est pas une preuve nécessaire que le voyageur n'a pas de billet. On peut parfaitement concevoir un voyageur qui présente son billet — ce qui établira qu'il en a un — et refuse de le laisser poinçonner. De même, le voyageur peut prouver par témoins qu'il avait le billet dans sa poche au moment du contrôle et qu'il a simplement refusé de le présenter. Dira-t-on, dans ce cas, que le refus de présenter son billet est une preuve qu'il n'en a pas ? D'autre part, une présomption n'a jamais suffi à édifier une condamnation pénale.

La vérité, c'est que les voyageurs doivent obtempérer aux injonctions des agents de la Compagnie pour l'observation des prescriptions de l'ordonnance de 1846 modifiée par le décret du 1^{er} mars 1901. Voilà la seule base possible d'une condamnation pénale pour non présentation de billets au contrôle en cours de route.

(1) Trib. corr. Compiègne, 24 juin 1857 (Code annoté. des chemins de fer, p. 180). — Toulouse, 14 mai 1884 (S. 1884.2.143). — Trib. corr. Pontoise, 6 oct. 1887 (Gaz. Trib. du 16 oct. 1887).

Le voyageur est-il coupable s'il a perdu son billet ? Le Tribunal d'Agen, par jugement du 19 décembre 1888, avait condamné le prévenu comme coupable de la contravention prévue par le § 1^{er} de l'art. 63 (actuellement 59) de la loi de 1846 (modifiée en 1901).

La Cour d'Agen avait, au contraire, prononcé la relaxe du prévenu par ce double motif que le fait par un voyageur d'avoir perdu son billet ne constitue qu'une négligence l'obligeant à payer deux fois et que le voyageur qui, dans ces conditions, ne représente pas son billet, ne commet pas la désobéissance volontaire prévue par la disposition finale de l'art. 63 (1).

La Cour de cassation n'a pas admis cette thèse et a cassé l'arrêt d'Agen, parce que, dit-elle, « le fait matériel suffit pour constituer la contravention, indépendamment de toute intention frauduleuse; or, il suffit que le voyageur requis, par le contrôleur de route, d'exhiber son billet, n'ait pas pu le représenter pour que la contravention soit établie, sauf le cas de force majeure » (2). N'y a-t-il pas une confusion dans ce raisonnement ? La contravention, dans l'espèce, ne consiste pas dans le fait de ne pas présenter son billet, mais dans le reus d'obéir aux injonctions d'un agent. Sans doute, aux termes de la jurisprudence, une contravention à la police des chemins de fer n'exige pas d'intention; encore faut-il que cette contravention soit

(1) Agen, 9 mars 1889 (Bull. ann. 1889, p. 99).

(2) Cass. crim. 12 avril 1889 (S. 1890.1.428).

prévue par un texte, ce qui n'est pas le cas : la seule chose punissable, étant le *refus d'obtempérer*, suppose un acte volontaire. Lors donc qu'un voyageur répond au contrôleur qu'il a égaré son billet, qu'il offre la preuve qu'il l'a pris avant de monter dans le train et qu'il offre le prix de la place, il n'y a pas contravention pour n'avoir pas présenté son billet au contrôle.

Le contrôle de route doit être exercé chaque fois que la Compagnie l'estime utile aux besoins du service. En principe donc, le contrôleur peut demander le billet aussi souvent qu'il le désire. Mais cette possibilité n'est pas indéfinie et est limitée par les besoins mêmes du service. Si donc un contrôleur venait coup sur coup demander deux ou trois fois de suite la présentation de son billet, le voyageur serait, croyons-nous, en droit de refuser. Le droit de la Compagnie est certain, mais il ne doit pas dégénérer en abus. Là encore, les Tribunaux apprécieront si la Compagnie a fait un usage normal ou abusif de son droit. Les instructions de la Compagnie recommandent d'ailleurs de ne jamais fatiguer les voyageurs par des demandes réitérées.

En résumé, le voyageur qui refuse son billet pour quelque cause que ce soit, commet une contravention. Celui qui, sans le refuser, explique qu'il ne peut le présenter, n'est pas en état de contravention, du moins pour ce motif. Bien entendu, il doit, dans toute hypothèse, le prix de la place.

Ainsi donc, sont valablement condamnés de ce chef : les voyageurs qui, quoique régulièrement nantis de

leurs billets, refusent de les présenter aux contrôleurs (1) et ceux qui, tout en montrant le billet, refusent de le remettre au contrôleur pour le poinçonner (2).

Aucune disposition réglementaire n'interdit, en effet, le poinçonnage (3).

On émet quelquefois la prétention d'exiger des contrôleurs qu'ils soient gantés. Mais rien, dans les règlements, n'impose aux agents une pareille obligation. On ne saurait donc refuser la présentation du billet sous le prétexte que le contrôleur n'a pas de gants, c'est ce qui a été jugé à diverses reprises (4).

Les abonnés sont soumis, au sujet du contrôle, aux mêmes obligations que les voyageurs ordinaires (5).

A la sortie, le voyageur doit présenter son billet et le remettre au préposé chargé de le recevoir. Si le voyageur a voyagé sans avoir préalablement pris son billet, il est en contravention et doit, en outre, à la Compagnie, le paiement du prix du parcours effectué. Mais si le voyageur ne peut présenter son billet, par exemple, parce qu'il l'a perdu, le voyageur doit,

(1) Trib. Soissons, 25 oct. 1887.

(2) Douai, 3 mai 1889, Trib. Bayonne, 23 juillet 1900, cités par Lamé-Fleury, Code annoté des ch. de fer, p. 182.

(3) Trib. Seine, 24 juillet 1900.

(4) Trib. corr. Seine, 16 mars 1899 (Gaz. Trib. 17 mars 1899), et V. aussi Trib. Blaye, 15 nov. 1891 (J. arr. Bordeaux, 1892.2.9). — Trib. corr. Guéret, 6 sept. 1902 (Rev. prat. des ch. de fer, 1902, p. 327).

(5) Douai, 3 mai 1899 (Rev. pratique des ch. de fer, 1899, p. 24).

avant de sortir de la station, solder le prix de la place qu'il a occupée; le prix à payer est celui de la classe du compartiment dans lequel le voyageur était placé et du plus long parcours du train depuis la dernière station où un contrôle général a été opéré, à moins que le voyageur puisse justifier de son point de départ, auquel cas il ne paye qu'à partir de ce point.

Telle est la règle posée par l'art. 6 § 2 des tarifs généraux G. V.

Ainsi, dans les hypothèses que nous visons, le voyageur est tenu au paiement de la place, quelles que soient les causes qui l'empêchent de présenter son billet. Ce principe est absolu et il a été jugé qu'aucune justification de la possession d'un billet ne pourrait le suppléer (1). M. Palaa est d'avis qu'un bulletin de bagages peut servir de justification (2). Peut-être convient-il de faire une distinction : le bulletin peut être un précieux argument pour établir la bonne foi et le fait qu'on a pris un billet, mais rigoureusement, il ne dispenserait pas de payer le prix de la place, les règlements homologués ayant force de loi. Il importe de se montrer assez rigoureux dans l'application de cette disposition pour éviter les fraudes qui seraient trop difficiles à déjouer.

(1) Poitiers, 1^{er} juin 1878 (S. 1878.2.179 ; D. P. 1879.2.23).

(2) Palaa, p. 1, p. 214.

E. — *DESCENDRE DU TRAIN*
A LA STATION D'ARRIVÉE

A la station d'arrivée indiquée sur le billet, le voyageur doit descendre du train, mais la Compagnie doit indiquer au voyageur qu'on est arrivé à la station. Nous avons vu précédemment que cet avertissement peut valablement être collectif. A chaque point d'arrêt, un employé devrait indiquer à haute voix et clairement le nom de la station; malheureusement, en fait, ce mode d'avertissement est sans effet sérieux, et le plus souvent ce sont les voyageurs eux-mêmes qui, dans chaque cas, surveillent le passage à la station. Mais l'obligation de la Compagnie de prévenir n'en subsiste pas moins, et elle serait responsable du préjudice résultant de ce défaut d'avertissement.

Si le voyageur ne descend pas, il engage sa responsabilité civile et pénale. Pour la première, pas de difficultés, le voyageur doit évidemment le prix du parcours qu'il a effectué en trop. Mais en fait, en présence de voyageurs de bonne foi, la Compagnie n'exige pas ce paiement et permet au voyageur de revenir par le premier train à la station dépassée, mais il n'y a pour elle aucune obligation.

Le dépassement de parcours constitue-t-il une contravention ? On peut résumer de la façon suivante la doctrine et la jurisprudence : la disposition de l'art. 63 de l'ordonnance de 1846, qui interdit d'entrer dans une voiture sans billet s'applique au fait de rester dans

le wagon au-delà de la station de destination indiquée au billet, mais le voyageur ne doit être condamné que s'il est resté dans le train dans une intention malveillante. Il devra être relaxé s'il prouve sa bonne foi (1).

Il a été jugé en particulier que l'article 63 ne peut s'appliquer à l'individu qui, arrivé à destination, néglige par inadvertance de descendre avant le départ, alors surtout qu'à la station suivante, il se présente au contrôle pour acquitter le supplément de prix fixé par le tarif (2).

Au contraire, lorsqu'un voyageur se dérobe au paiement du supplément qu'il doit, il commet une contravention à la police des chemins de fer (3). On a même voulu voir, dans le fait, une escroquerie ou une filouterie; mais les éléments ne paraissent pas se rencontrer dans ces hypothèses : il n'y a, par exemple, aucune manœuvre frauduleuse.

Tel est l'état de la jurisprudence.

Cette thèse nous paraît inadmissible. Il est certes très regrettable que les voyageurs qui dépassent leur point d'arrivée de mauvaise foi ne soient pas l'objet

(1) Cass. 7 avril et 8 déc. 1870 (Bull. ann. des ch. de fer 1870, p. 132 et 278 (S. 1871.1.258 ; D. P. 1870.1.447). — Dijon, 25 mars 1857 (S. 1857.2.507). — Bordeaux, 27 juin 1862 (D. P. 1862.2.125). — Amiens, 8 nov. 1877 (D. P. 1879.2.24 ; S. 1877.2.305).

(2) Dijon, 9 mai 1877 (S. 1878.2.5 ; D. P. 1879.2.24).

(3) Cass. 8 déc. 1870, cité plus haut. — Toulouse, 9 juillet 1868 (D. P. 1868.2.198).

d'une sanction pénale. Mais là n'est pas la question : les contraventions, pas plus que les autres infractions, ne peuvent être étendues au-delà des termes mêmes qui les prévoient. Or, quel est le texte applicable en la matière ? On dit « l'article 63 de l'ordonnance de 1846 qui interdit d'entrer dans une voiture sans avoir pris un billet ». Mais ce texte ne peut s'appliquer, puisque le voyageur n'est entré dans la voiture qu'après s'être muni d'un billet : il est absolument antijuridique d'étendre l'application d'un texte pénal par voie d'analogie. Un jugement du Tribunal de Bayonne, en date du 18 février 1886 (1), dégage nettement les motifs de cette doctrine. « On ne peut, dit-il, sans recourir à une fiction, dont la loi pénale est exempte, assimiler ce cas à celui, tout autre et matériellement distinct, du voyageur qui, entré dans une voiture avec un billet, a effectué un excès de parcours. »

« D'autre part, cette doctrine n'est pas conforme à l'esprit de l'ordonnance. Effectivement, les prohibitions de l'article 63 ont été établies avant tout dans un intérêt de bon ordre. L'intérêt des Compagnies a été laissé, en principe, sous la sauvegarde du droit commun. Il s'est trouvé garanti, il est vrai, mais incidemment, et, lorsque, ne pouvant plus s'isoler, il demandait à être défendu contre un genre de dol ou de fraude qui, bien que manifeste, déjoue sans peine la constatation, il échappe à la loi pénale. Ainsi la

(1) Trib. corr. Bayonne, 18 février 1886 (Bull. ann. 1887, p. 113).

défense d'entrer dans une voiture sans billet répond assurément à ce double objet. Au contraire, le fait de dépasser la station fixée par le billet ne porte en rien atteinte à l'ordre public; il ne crée pas d'obstacle à la perception des droits, le contrôle devant s'opérer aisément, soit en route, soit à la sortie. Il n'est même pas nécessairement dolosif et il y a des cas très nombreux où l'on est exposé à dépasser sa destination, par inadvertance, sans le vouloir ou sans esprit de fraude. »

Le Tribunal correctionnel de Clermont a décidé de même pour le motif qu'une disposition pénale ne peut être étendue et qu'il ne peut y avoir d'assimilation d'un fait à un autre (1).

Mais, dans ces deux espèces, les jugements ont été infirmés par les Cours de Pau et d'Amiens (2).

Il paraît établi aujourd'hui et admis par la jurisprudence que la Compagnie serait responsable de l'accident survenu au voyageur, alors indûment dans le train, dès l'instant qu'on se trouve dans l'application des art. 1382 et s. La faute que le voyageur aurait commise en restant dans la voiture n'est pas cause de l'accident (3).

(1) Trib. corr. Clermont, 30 août 1877 (Lamé-Fleury, Code annoté des ch. de fer, p. 160).

(2) Pau, 29 mai 1836 (Bull. ann. 1886, p. 114). — Amiens, 8 nov. 1877 (Lamé-Fleury, Code annoté, p. 160).

(3) Toulouse, 5 déc. 1823 et Cass. 13 mars 1895 (Lamé-Fleury, Code annoté, p. 161).

F. — OBLIGATIONS DIVERSES

Enfin, le voyageur est astreint à diverses autres obligations qui lui sont imposées dans l'intérêt de la Compagnie. C'est ainsi que le voyageur ne doit user du signal d'alarme que pour un motif plausible. Nous avons déjà vu précédemment ce qu'il faut entendre par là et quelles sont les limites des droits du voyageur en la matière.

Il est défendu au voyageur d'entrer dans les voitures ou d'en sortir autrement que par la portière qui se trouve du côté où se fait le service du train (art. 63, § 2 de l'ordonnance de 1846, 58, du décret de 1901). Cette prescription a un double objet : faciliter le contrôle et prévenir les accidents.

« Les voyageurs sont tenus d'obtempérer aux injonctions des agents de la Compagnie pour l'observation des dispositions mentionnées aux paragraphes ci-dessus ». Tel est le dernier paragraphe de l'art. 63 de l'ordonnance de 1846 devenu le dernier paragraphe de l'art. 58 du décret de 1901. La place de cet alinéa en détermine la sanction et la portée. Le refus d'obtempérer aux injonctions des agents de la Compagnie constitue évidemment une contravention (1), mais seu-

(1) Cass. 25 nov. 1887 (D. P. 188.1.190 ; S. 188.1.141).

lement lorsque ces injonctions ont pour objet les prescriptions de l'art. 58 (1).

Les injonctions des agents ne doivent jamais dépasser les mesures de la correction. C'est ainsi qu'un chef de gare commet une faute en appréhendant ou en faisant appréhender par deux de ses employés un voyageur, pour essayer par la force de l'empêcher de monter dans une voiture (2). Le voyageur n'en est pas moins en contravention, mais le chef de gare a excédé son droit.

Si les voyageurs doivent obéir aux injonctions des agents de la Compagnie, *a fortiori* ne doivent-ils pas leur résister ou les injurier. La jurisprudence va même jusqu'à considérer les agents de chemin de fer — même non assermentés — comme des citoyens chargés d'un ministère de service public.

« Le défaut d'assermentation, dit la Cour de Poitiers, ne peut détruire la qualité de citoyens chargés d'un service public que les agents puisent dans la nature même de leurs fonctions et dans leur exercice » (3). Il suffirait donc que les injures aient été proférées contre un agent de chemin de fer pendant

(1) Toulouse, 10 juillet 1886 (Gaz. Midi, 18 juin 1887). — Nancy, 4 août 1887 (S. 1887.2.246 ; D. P. 188.2.19).

(2) Trib. Mortagne, 27 avril 1898 (cité par Lamé-Fleury, Code annoté, p. 194).

(3) Poitiers, 9 juillet 1897 (Bull. ann. des ch. de fer 1898, p. 210). — Paris, 18 décembre 1897 (ibid. 1898 p. 215).

l'exercice de ses fonctions pour qu'elles tombent sous le coup de l'art. 224 C. pénal.

Toutefois, les jugements qui ont été infirmés par les deux arrêts que nous venons de citer, se prononçaient en sens contraire et avec raison, à notre avis (1).

Ces jugements ne reconnaissent qu'aux agents assermentés la qualité de citoyens chargés d'un service public. « Les Compagnies, dit le second de ces jugements, ne peuvent arguer du manque de protection accordée à leurs agents; les agents non assermentés ont le droit de porter plainte et de poursuivre directement les injures, en vertu de la loi du 29 juillet 1881. »

Au contraire des injures, toute attaque, toute résistance avec violences et voies de fait envers les agents de chemins de fer, dans l'exercice de leurs fonctions, est punie des peines appliquées à la rébellion. Telle est la règle qui résulte de l'art. 25 de la loi du 15 juillet 1845. Ici, il n'est plus fait aucune distinction entre les agents assermentés ou non assermentés. Tous sont protégés par les peines de la rébellion. La jurisprudence a eu fréquemment à faire l'application de cette règle à des jets de pierres contre un agent de chemin de fer dans l'exercice de ses fonctions, par exemple, à un mécanicien sur sa locomotive (2).

(1) Trib. Saintes, 31 mars 1897 (ibid. 1898.209). Trib. Seine, 31 mars 1897 (ibid. 212).

(2) V. Bourges, 26 nov. 1860 (Trib. Castres, 18 juillet 1867, cités par Lamé-Fleury, Code annoté des chemins de fer, p. 46).

SECTION II

Obligations des voyageurs vis-à-vis des autres voyageurs

Obligation des voyageurs vis-à-vis des autres voyageurs

Les voyageurs ont des obligations vis-à-vis des autres voyageurs qui occupent avec eux le compartiment. Ils voyagent côte à côte; chacun a des droits, mais ses droits sont limités par ceux de son voisin et il est souvent bien difficile de faire le départ des droits et devoirs de chacun.

Tous ont droit à la jouissance des objets communs placés dans le compartiment, tels que les bouillottes, la lumière, etc... mais chacun a droit exclusivement à sa place et à la partie du filet correspondante. Nous avons déjà étudié quelques points dans le chapitre précédent. Il nous reste à les compléter en précisant les obligations de chaque voyageur.

Parmi les obligations des voyageurs les uns vis-à-vis des autres, il en est quelques-unes qu'il faut citer d'abord, mais simplement pour mémoire, parce qu'elles sont l'envers d'un droit reconnu aux autres voyageurs,

Ainsi, tout voyageur, après avoir choisi sa place, a le droit de la réserver et de la marquer; les autres voyageurs ont, comme corollaire, l'obligation de respecter les places retenues. L'ordonnance de 1846 n'avait pas donné à cette obligation une sanction pénale. Le décret du 1^{er} mars 1901 (art. 58) a réparé cette omission en défendant « de prendre une place déjà régulièrement retenue par un autre voyageur ». La jurisprudence a eu déjà l'occasion de faire l'application de cette règle (1). La difficulté est de savoir ce qu'il faut entendre par place « régulièrement retenue », mais nous renvoyons sur ce point à ce que nous avons dit précédemment.

De même, il existe des compartiments spéciaux pour les dames seules ou la poste, ou des compartiments réservés ou loués. Nous avons dit précédemment quelles sont les personnes qui ont droit à l'usage de chacun de ces compartiments. Tous les autres voyageurs ont, comme corollaire du droit exclusif de ceux-là, l'obligation de ne pas monter dans ces compartiments spéciaux, à peine de commettre une contravention à l'arrêté du 1^{er} mars 1861 (1). L'art. 58, § 3, du décret du 1^{er} mars 1901 prévoit d'ailleurs une sanction pénale, en défendant « d'occuper une place non destinée aux voyageurs ou de se placer indûment dans les compartiments ayant une destination spéciale ».

(1) Trib. corr. Dunkerque, 6 décembre 1902 (Rev. prat. des ch. de fer, 1903, p. 23).

Bagages à main

Les voyageurs ont le droit d'avoir avec eux quelques bagages, dits bagages à mains. Les compartiments sont même organisés de façon à recevoir ses bagages et à permettre de les placer sans gêner les voisins.

La commodité et la sécurité des voisins, voilà la seule limitation aux droits du voyageur pour les bagages à mains; ainsi donc, les voyageurs qui ont épuisé la franchise de 30 kilogrammes accordée pour les bagages enregistrés, peuvent, sans payer et sans contrevenir à aucun règlement obligatoire, conserver avec eux, *quelqu'en soit le poids*, des paquets qui ne sont pas de nature à gêner les autres voyageurs (1).

Une question d'assez grande importance pratique est celle de savoir quelle est la responsabilité des Compagnies relativement aux colis que les voyageurs transportent avec eux. En principe, les Compagnies n'ont aucune responsabilité à cet égard. Pour les bagages

(1) Trib. corr. Villefranche, 18 nov. 1885 (Mon. jud. Lyon, du 24 décembre 1885).

Nous n'envisagerons ici que les bagages à main, c'est-à-dire ceux que le voyageur peut avoir avec lui dans le compartiment où il voyage. Les bagages confiés à la Compagnie, lors même qu'ils suivent le voyageur, sont soumis à des règles différentes et donnent lieu à de fréquentes difficultés. Néanmoins, nous n'en parlerons pas; ils n'entrent pas directement dans le cadre de notre étude, qui vise exclusivement « les droits et les obligations des voyageurs dans un compartiment de chemin de fer »,

enregistrés, la responsabilité de la Compagnie trouve, en effet, son fondement juridique dans le dépôt nécessaire reçu par elle. Rien de semblable n'existe pour les bagages à mains : ils restent en la possession et sous la surveillance exclusive du voyageur. Il en est ainsi dans le compartiment : d'où la nécessité pour le voyageur de prendre des précautions lorsqu'il s'absente assez longtemps, par exemple, pour aller au wagon-restaurant. De même la Compagnie n'est pas responsable des colis laissés par un voyageur dans la salle des pas-perdus ou tout autre endroit public de la gare, sauf, bien entendu, à la consigne (1).

Au contraire, les Compagnies sont responsables de la soustraction des colis, même non enregistrés, que les voyageurs ont déposés dans la gare, soit dans les salles d'attente, soit sur des banquettes, en les confiant à la garde des employés de la Compagnie (2), pourvu qu'il s'agisse d'agent de la Compagnie commis par elle à la garde des bagages (3).

Mais si une Compagnie de chemin de fer ne prend pas charge, d'une manière expresse, des colis conservés par le voyageur avec lui, elle contracte envers ce voyageur en lui délivrant un billet d'une classe et d'un parcours déterminés et en percevant le prix dudit

(1) Trib. comm. Seine, 29 juillet 1890 (J. trib. comm. 1892, p. 10).

(2) Aux, 11 mars 1871 (S. 1871.2.98 ; D. P. 1873.5.104).

(3) Trib. comm. Seine, 9 nov. 1852 (J. trib. comm. 1853, p. 32).

billet, l'obligation de lui assurer, pendant la durée du trajet, la jouissance paisible de sa place et de tous les accessoires de celle-ci, c'est-à-dire, en particulier, d'une part de filet pour y placer les colis dont il s'agit. Par suite, lorsqu'un voyageur a quitté momentanément la place qu'il occupait pour se rendre au wagon-restaurant, ou pour toute autre cause, laissant dans la partie de filet ou dans la banquette louée par lui, les objets qu'il avait conservés avec lui, et lorsque, pendant son absence et sans son consentement, la Compagnie a détaché du train pour cause d'avaries le wagon où il avait pris place et qu'elle a transbordé ces objets dans un autre wagon, la responsabilité d'un colis au cours de ce transbordement, incombe à la Compagnie, qui est tenue d'en payer la valeur (1).

Mais les bagages que le voyageur porte avec lui ne doivent pas incommoder les autres voyageurs. L'art. 60, § 2, porte à cet égard : « L'entrée des voitures est interdite... 2° à tous individus porteurs d'armes à feu chargées, ou d'objets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs. »

Un jugement paraît croire que cette interdiction a pour fondement l'intérêt pécuniaire des Compagnies et condamne le prévenu parce qu'il reconnaît avoir voulu s'affranchir d'une taxe due à la Compagnie (2).

(1) Trib. comm. Seine, 13 janvier 1904 (Le Droit, du 11 mars 1904).

(2) Trib. Soissons, 25 nov. 1890 (Bull. ann. 1891, p. 19).

Il y a là une méconnaissance absolue du vrai fondement de la règle de l'art. 60, § 2. La simple lecture du texte ne peut laisser aucun doute sur ce point; le législateur a voulu que les voyageurs ne soient pas gênés ou incommodés par des paquets trop gros ou d'une odeur trop désagréable.

Il n'est pas douteux que la violation de cette interdiction constitue une infraction à la police des chemins de fer (1).

Il suffit, pour qu'un voyageur tombe sous le coup de l'art. 60, § 1, du décret du 1^{er} mars 1901, modifiant l'ordonnance du 15 novembre 1846, qui interdit l'entrée des voitures à tout individu porteur d'objets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, peuvent incommoder les voyageurs, que la nature, le volume ou l'odeur des colis par lui conservés aient pu gêner ou incommoder les autres voyageurs, bien qu'il soit seul dans son compartiment au moment où il a été l'objet de la contravention (2).

La question s'est posée de savoir quel était le rôle des employés. Doivent-ils se borner à dresser procès-verbal ou doivent-ils intervenir plus directement pour assurer le respect des règlements ? Voici l'espèce : Un voyageur se trouvait dans un compartiment avec d'autres voyageurs, lorsqu'à une gare un nouveau voya-

(1) Trib. corr. Neuchâtel, 1^{er} déc. 1876 (Bull. ann. 1877, p. 222).

(2) Trib. corr. Lyon, 23 juin 1904 (Rev. prat. des ch. de fer, 1904, p. 224).

geur monte dans ce compartiment et place sa valise à côté du premier voyageur, de façon à le gêner et à prendre une position incommode, qu'un trajet un peu long devait rendre fatigante. Le voyageur incommodé appelle le chef de gare pour lui demander d'intervenir auprès de son voisin et de l'obliger à mettre sa valise dans une autre position. Le chef de gare s'est borné à inviter le voyageur réclamant à passer dans un autre compartiment.

Celui-ci assigna la Compagnie en responsabilité, et le Tribunal du Blanc, par jugement en date du 22 janvier 1895 lui donna raison : « Attendu que le voyageur qui monte et s'installe dans un compartiment acquiert, par le seul fait de la prise de possession d'une place à sa convenance, le droit de rester à cette place, et d'y jouir paisiblement de tous les accessoires de cette place, c'est-à-dire de sa part de filet, de sa part sur et sous la banquette et de sa part de la partie du milieu où il peut étendre et développer ses jambes; que la Compagnie a le devoir d'empêcher que le voyageur qui s'est ainsi placé soit incommodé et gêné par un voyageur venant se mettre à côté de lui; que le droit requis par le premier voyageur est un droit certain et contre lequel un voyageur venant après lui ne peut rien faire » (1). Ce jugement a été confirmé par la Cour suprême (2).

(1) Bull. ann. des ch. de fer 1895, p. 55.

(2) Cass. req. 29 avril 1896 (Bull. ann. des ch. de fer 1896, p. 139).

Il n'est pas possible d'énumérer les objets qu'un voyageur n'a pas le droit de garder avec lui dans un compartiment; c'est une question de fait à apprécier dans chaque hypothèse par les employés de la Compagnie, sous le contrôle des Tribunaux. Ainsi commet une contravention le voyageur qui est porteur d'une cage de telle dimension qu'elle ne peut trouver place ni sous la banquette ni dans le filet (1).

De même, le fait de transporter avec soi six paniers de fruits et un sac de voyage contenant d'autres denrées (2).

Les instructions intérieures des Compagnies recommandent, en outre, d'exclure des bagages que les voyageurs gardent avec eux, les outils aratoires, faux, pelles, pioches, serpes, scies ou autres instruments ou objets gênants ou dangereux. Il en est de même de toutes les matières pouvant donner lieu à des explosions, soit à des incendies, pour lesquelles des conditions spéciales de transport sont édictées.

Aux matières gênantes doivent être assimilées les animaux. Aux termes de l'article 62 du décret du 1^{er} mars 1901 « aucun animal ne sera admis dans les voitures servant au transport des voyageurs. Toutefois la Compagnie pourra placer dans des compartiments spéciaux les voyageurs qui ne voudraient pas

(1) Trib. corr. Neuchâtel, 1^{er} déc. 1896 (Bull. ann. des ch. de fer 1877, p. 222).

(2) Trib. corr. Soissons, 25 nov. 1890 (Bull. ann. des ch. de fer, 1891, p. 19).

se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés, en quelque saison que ce soit. En outre, des exceptions pourront être autorisées pour les animaux de petites tailles convenablement enfermés ». Les termes de cet article démontrent aussi à l'évidence que les mesures qui y sont stipulées ont pour but d'éviter que les voyageurs soient incommodés par la présence d'animaux dans le compartiment.

Tout animal, autre qu'un chien, ne peut être placé dans un compartiment de voyageurs que s'il est convenablement enfermé. Mais, dans ces conditions, il peut être transporté comme bagages à mains. Les Compagnies avaient, même dans cette hypothèse, émis la prétention d'appliquer l'art. 37 du tarif général de la grande vitesse et demandaient 1 fr. 30 pour deux serins en cage et 0 fr. 65 pour un chevreau. Une dépêche ministérielle du 10 novembre 1884 (1) a précisé que cette pratique était illégale et que les « taxes perçues pour le transport des animaux de petite taille renfermés dans des cages ou paniers s'appliquent uniquement au cas où ces animaux sont expédiés comme articles de messageries et non au cas où ils sont conservés par le voyageur et constituent des bagages à mains ».

Les chiens subissent une réglementation un peu différente. D'abord les petits chiens en cage ou en panier constituent des petits animaux et peuvent, comme

(1) Code annoté des ch. de fer, p. 202.

les autres, être conservés par les voyageurs comme colis à la main (1). Il en est ainsi, par exemple, d'un chien nouveau-né (2). Il paraît évident qu'on devrait appliquer à ces petits chiens la règle énoncée précédemment pour les petits animaux et les affranchir de toute perception. La jurisprudence s'est pourtant prononcée en sens contraire à diverses reprises et a même décidé que le voyageur qui ferait voyager un petit chien comme bagages à mains sans le paiement de la taxe afférente commettait une infraction à la police des chemins de fer (3).

En d'autres termes, les chiens ne peuvent, en principe, suivant la loi commune, trouver place dans les compartiments de voyageurs. Il n'est possible de les garder avec soi que par une tolérance de la part de la Compagnie. Aussi, les voyageurs avec chiens doivent-ils accepter de se placer dans les compartiments qui leur sont indiqués et avoir leurs chiens muselés. Dans tous les cas, que les chiens soient transportés avec les voyageurs ou dans les niches, ils ne peuvent voyager que moyennant la délivrance d'un billet; sinon, les voyageurs commettraient une infraction à la police des chemins de fer (4).

(1) V. en ce sens, Circ. min. du 4 nov. 1886.

(2) Trib. Saint-Lô, 21 mai 1889 (La Loi, du 2 juin 1889).

(3) Caen, 7 août 1889 (S. 1890.2.12 ; D. P. 1891.2.77). — Trib. corr. Toulouse, 4 mars 1887 (LaLoi du 22 mars 1887) ; 10 juillet 1887 (Gaz. Trib. Midi, du 18 juin 1887).

(4) Toulouse, 10 juin 1887 (S. 1887.2.245). — Paris, 3 décembre 1888 (Pand. franc. pér. 1889.2.157).

Dans tous les cas, lorsqu'en vertu d'une tolérance ou d'une autorisation de la Compagnie, les voyageurs ont avec eux un chien muselé ou de petits animaux convenablement enfermés, ils ne peuvent les garder qu'avec le consentement unanime de tous les autres voyageurs. C'est précisément pour éviter ces inconvénients qu'on recommande aux Compagnies de placer les voyageurs avec chiens dans des compartiments spéciaux.

Interdiction de fumer

Il est interdit de fumer dans un compartiment de chemin de fer. Toutefois, cette réglementation a subi quelques variations qu'il ne sera pas sans intérêt d'indiquer rapidement.

Aux termes de l'article 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, il était défendu de fumer dans les voitures et dans les gares; toutefois, à la demande de la compagnie et moyennant des mesures spéciales de précaution, des dérogations à cette disposition pouvaient être autorisées. Les mesures ainsi visées consistaient principalement dans l'adoption dans chaque train de compartiments spéciaux destinés aux fumeurs (1). Depuis l'origine des chemins de fer, cette interdiction de fumer a donné lieu à de grandes difficultés; il suffit, pour s'en convaincre, de voir les nombreuses cir-

(1) Circ. min. du 31 décembre 1846.

culaires et instructions qui sont intervenues en la matière (1).

La pratique avait fait admettre les règles suivantes, reproduites par la circulaire ministérielle du 14 novembre 1880, qui soulevait en fait de grandes discussions. En principe, il était interdit de fumer dans les voitures, sauf dans celles portant la plaque indicative « Fumeurs ». Dans les autres, on ne pouvait fumer qu'en vertu d'une tolérance subordonnée au consentement préalable de toutes les personnes présentes. L'opposition d'un seul voyageur suffisait pour constituer le fumeur en contravention (2).

Le décret du 1^{er} mars 1901 (art. 58) a simplifié cette réglementation : « Il est défendu de fumer dans les voitures, exception faite des compartiments portant la plaque indicative « Fumeurs ». La nouvelle règle est rigoureuse et si elle était appliquée à la lettre, le nombre des contraventions serait formidable. Mais quelle que soit la tolérance de fait admise par les Compagnies de chemin de fer, il n'en reste pas moins juridiquement exact que les voyageurs ne peuvent fumer que dans les compartiments de « fumeurs ». En dehors de ces compartiments, tout voyageur qui fume commet une contravention, alors même qu'il aurait le consentement unanime de tous ses voisins, de tous les voya-

(1) Dép. min. 16 mai 1853 ; Circ. 11 mars 1857 ; Circ. 2 août 1864 ; Circ. 25 fév. 1880 ; Circ. 11 nov. 1880.

(2) Ces conditions étaient affichées dans les gares (Circ. 11 nov. 1880).

geurs du compartiment. De même, rigoureusement parlant, un voyageur seul dans un compartiment, voire même dans un wagon, n'est pas en droit de fumer et il peut lui être dressé procès-verbal.

Les voitures réservées aux fumeurs doivent être progressivement établies dans tous les trains et le nombre doit en être augmenté en tant que de besoin (1).

Obligations diverses

Les voyageurs ont d'autres obligations qui dérivent non pas à proprement parler du contrat de transport, mais des principes généraux du droit ou de la législation.

Ainsi, les voyageurs doivent s'abstenir de cracher par terre, sous peine de contrevenir à des arrêtés préfectoraux et de se rendre passible des peines de simple police.

Pour tous les actes qu'ils commettent en wagon, ils s'exposent, indépendamment des lois et règlements relatifs aux chemins de fer aux règles ordinaires du droit pénal. Il ne saurait être contesté que la détérioration volontaire d'un wagon, le bris des glaces, par exemple, ou l'enlèvement des garnitures, tombe sous l'application de l'article 479 § 1 du Code pénal (2).

Il ne paraît pas douteux que les voitures de che-

(1) Circ. 29 juillet 1901.

(2) Trib. pol. Paris, 27 octobre 1893 (Gaz. Trib. du 11 novembre 1893).

mins de fer constituent des lieux publics et que l'outrage public à la pudeur, commis dans un compartiment de chemin de fer, est punissable, non seulement lorsqu'il a été commis en présence d'une ou plusieurs personnes ou lorsqu'il a pu être vu du dehors, mais encore indépendamment de toute autre circonstance, et simplement parce que l'intérieur d'un wagon de chemin de fer doit être considéré comme un lieu public, dans le sens de l'article 380 du Code pénal (1).

De même, des paroles injurieuses ou diffamatoires, proférées dans un compartiment de chemin de fer constituent des injures ou des diffamations publiques, soit qu'il s'agisse d'un train en marche, soit qu'il s'agisse d'un train arrêté aux gares ou aux stations (2).

(1) Chauveau, Faustin-Hélie et Villey (*Théorie de droit pénal*, t. 4, n° 1519).

(2) Bordeaux, 25 mai 1881 (Bull. ann. des chemins de fer, 1882, p. 59). — Trib. corr. Nevers, 13 août 1881 (ibid. 1882, p. 60). — Trib. corr. Loudun, 9 janvier 1886 (ibid. 1892, p. 111).

SECTION III

Obligations des voyageurs relatives à la sécurité

Jusqu'à présent, nous avons vu les obligations du voyageur vis-à-vis de la Compagnie ou vis-à-vis de ses voisins. Il en est d'autres qui incombent aux voyageurs dans l'intérêt de leur propre sécurité, obligations de prudence et de sécurité qui n'ont pas toujours une sanction pénale, mais dont l'inobservation peut du moins faire écarter ou diminuer la responsabilité de la Compagnie.

Le voyageur est, par définition, un être raisonnable; s'il est du devoir de la Compagnie de prendre toutes les mesures de sécurité nécessaire, il appartient aussi au voyageur de prendre toutes les précautions possibles pour prévenir l'accident.

Le voyageur ne doit pas traverser les voies, même pour prendre son train, s'il n'y est invité par les agents de la Compagnie et, en particulier, lorsque le train est en vue.

On ne peut faire grief à une Compagnie de ne point

exercer une surveillance minutieuse et de chaque instant sur les voyageurs auxquels elle permet d'accéder sur ses voies. Cette facilité leur est accordée à leurs risques et périls, à la charge de pourvoir eux-mêmes à leur propre sécurité. Des affiches très apparentes leur rappellent les dangers auxquels les expose la traversée des voies (1).

Il est interdit de manœuvrer les appareils qui ne sont pas à la disposition du public, de les déranger ou d'en empêcher le fonctionnement; cette obligation a été expressément ajoutée par le décret du 1^{er} mars 1901; elle est donc passible d'une sanction pénale.

Les voyageurs ne devront monter dans les voitures ou en descendre qu'aux gares et lorsque le train sera complètement arrêté (Ordonnance de 1846, art. 63, mod. art. 58 décret de 1901). L'ordonnance de 1846 interdisait seulement de descendre avant l'arrêt complet du train. Or, avant le décret de 1901, la jurisprudence, par une interprétation restrictive à signaler, décidait-elle que l'article était inapplicable au voyageur qui montait dans une voiture pendant la marche du train (2). Le décret de 1901 a fait disparaître cette anomalie et assimilé la montée dans un train en marche à la descente. Maintenant, l'un et l'autre constituent de contraventions, sans parler de la faute com-

(1) Trib. civ. Le Vigan, 15 mai 1908 (Gaz. comm. Lyon, 27 janvier 1909).

(2) Cass. 31 mars 1864 (S. 1864.1.340 ; D. P. 1864.1.243), — Nancy, 4 août 1887 (D. P. 1888.2.19).

mise par le voyageur, qui, au cas d'accident, pourrait dégager la responsabilité de la Compagnie.

Aux termes de l'article 58 du décret de 1901, il est encore défendu : 2° d'entrer dans les voitures et d'en sortir autrement que par la portière qui se trouve du côté où se fait le service du train. L'ordonnance de 1846 portait « autrement que par la portière qui fait face au côté extérieur de la voie ferrée », ce qui signifiait à contre-voie. L'expression du décret de 1901 est plus précise et plus vraie, le service du train pouvant se faire exceptionnellement dans l'autre voie.

Le § 3 du même article édicte une défense analogue « de passer d'une voiture dans une autre autrement que par les passages disposés à cet effet, de se pencher au dehors, d'occuper une place non destinée aux voyageurs ». On s'est demandé si l'interdiction de se pencher au dehors comportait l'interdiction de se tenir sur le marchepied. Le Tribunal de la Seine avait estimé que ce fait constituait une imprudence, mais non une infraction à une disposition réglementaire quelconque (1). Mais la Cour de Paris, suivant en cela l'interprétation extensive, inadmissible en matière pénale, mais que nous avons eu à maintes reprises l'occasion de signaler, a infirmé le jugement et a décidé qu'il y avait là une infraction à la police des chemins de fer (2).

(1) Trib. corr. Seine, 30 juin 1897 (Bull. ann. 1898, p. 110).

(2) Paris, 11 décembre 1897 (Bull. ann. 1898, p. 111),

Le voyageur commettrait une grande imprudence en circulant le long des marchepieds ou en faisant fonctionner la poignée ou le loqueteau de la portière ; mais ces imprudences, à défaut d'un texte formel, ne sauraient être constitutives d'un délit.

CHAPITRE III

Sanction des Obligations résultant du Contrat de Transport

Les voyageurs et les Compagnies de chemins de fer ont des obligations réciproques, dont les sanctions sont de trois ordres différents : les uns et les autres sont exposés à des sanctions pénales, condamnation pour infractions à la police des chemins de fer, indépendamment des autres délits de droit commun. Les Compagnies sont exposées, en outre, à une sanction administrative, que les particuliers peuvent eux-mêmes mettre en mouvement en inscrivant une plainte sur le registre à ce destiné. Les Compagnies sont enfin exposées à une sanction civile pour l'inobservation de leurs obligations et principalement pour les accidents qu'elles peuvent occasionner.

Nous allons examiner successivement chacune de ces trois sanctions, pour en déterminer le caractère et l'étendue,

SECTION I

Sanction pénale. Infractions à la police des chemins de fer

Nous n'avons pas à revenir ici sur les diverses infractions, qui peuvent donner lieu à une poursuite pénale, et dont notre étude n'a été qu'une longue énumération. Mais il nous reste à exposer en quelque sorte la théorie générale de cette répression pour en dégager les caractères principaux.

La sanction pénale en notre matière a son siège dans l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845 ainsi conçu : « Toute *contravention* aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer et aux arrêtés pris par les préfets sous l'approbation du ministre des travaux publics, pour l'exécution desdites ordonnances, sera punie d'une amende de 16 à 3,000 francs. En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double, et le Tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer en outre un emprisonnement le trois jours à un mois. »

En présence de ce texte, on s'est demandé quelle devait être la nature de l'infraction prévue et punie. Ce même article 21 prononce, en effet, une peine correctionnelle, d'où l'on peut conclure qu'il réprime un délit et cependant il dénomme cette infraction *contravention*. La jurisprudence, après quelques hésitations cependant, se prononce nettement pour le caractère délictuel. L'infraction constituerait donc un délit-contraventionnel, auquel on appliquerait toutes les règles des délits, sauf en ce qui concerne l'intention.

Examinons d'abord les conséquences admises par la jurisprudence, car elles semblent si constantes qu'on ne peut espérer les modifier. Nous verrons ensuite ce qu'on peut en penser.

Les infractions à la police des chemins de fer sont de la compétence de la juridiction correctionnelle (1). Le principe du non-cumul des peines, étranger à la matière des contraventions, est de même applicable aux infractions à la police des chemins de fer (2) : l'art. 27 de la loi du 15 juillet 1845 le dit d'ailleurs expressément.

Les principes ordinaires de la complicité, qui ne concernent pas les contraventions, sont aussi appli-

(1) Cass. crim., 12 mars 1875 (Bull. ann. des ch. de fer 1875, p. 91).

(2) Riou, 14 mai 1883 (S. 1884.2.27). — Paris, 28 fév. 1868 (S. 1868.2.72). — Cass. crim., 20 juin 1896 (Bull. ann. ch. de fer, 1896, p. 169). — Cass. crim. 23 octobre 1896 (ibid. 153).

cables aux infractions à la police des chemins de fer, aucune loi spéciale n'ayant dérogé aux dispositions des articles 59 et suivants du Code pénal (1).

La prescription des infractions à la police des chemins de fer devra, comme celle de tous les délits, être de trois ans.

Toutes les règles juridiques applicables sont, comme on le voit, celles des délits. Malheureusement, il est une exception : une des conditions indispensables à l'existence de tout délit, c'est l'intention délictueuse; si l'on appliquait la même règle aux infractions à la police des chemins de fer, les Tribunaux devraient acquitter tous les contrevenants dont la bonne foi paraît établie. On sait qu'en pratique, il n'en est pas ainsi : la jurisprudence est formelle et condamne les voyageurs trouvés sans billet, indépendamment de toute bonne foi de leur part. « Il n'y a, dit un arrêt de cassation, à rechercher ni la bonne foi, ni l'intention des parties. La contravention réside tout entière dans le fait, même matériel, commis en infraction aux dispositions de la loi » (2). « Le fait matériel suffit à les constituer, dit un autre arrêt, indépendamment de toute intention délictueuse » (3). C'est encore en ces

(1) Trib. corr. Chateaudun, 21 mai 87 (Gaz. Pal. 87.2. 29). — Rouen, 3 janv. 96 (Bull. ann. ch. de fer, 96, p. 129).

(2) Cass. crim. 12 mars 1875 (Bull. ann. des ch. de fer 1875, p. 91).

(3) Cass. crim. 12 avril 1887 (Bull. ann. des ch. de fer, 1889, p. 101).

termes que se prononce un arrêt du 10 décembre 1897, émanant de la Chambre criminelle de la Cour suprême (1).

Sans doute, comme le dit le précédent arrêt, la force majeure exclut la criminalité en matière de contraventions à la police des chemins de fer, comme en matière de crimes et de délits. Mais ce n'est pas là une exception au caractère non intentionnel des infractions à la police des chemins de fer. De plus, c'est au prévenu à apporter la preuve de la force majeure, et il a été jugé que les juges ne doivent admettre l'exception de force majeure qu'autant que la preuve du fait de force majeure a été régulièrement administrée par le prévenu, à l'aide d'un des moyens autorisés par la loi (2).

A notre avis, il y a là un illogisme de la jurisprudence. Le code pénal n'admet que trois catégories d'infractions, crime, délit et contravention. Puisque la jurisprudence, avec juste raison d'ailleurs, range les infractions à la police des chemins de fer dans la catégorie des délits, pourquoi, sur un point, l'intention, ne pas admettre les règles applicables au délit ? Ne serait-ce pas d'ailleurs plus conforme à la nature des choses ? N'est-il pas inouï de poursuivre devant les Tribunaux correctionnels et de condamner d'honnêtes gens, simplement coupables d'avoir perdu leur billet

(1) Cass. crim. 10 décembre 1897 (Bull. ann. des ch. de fer 1898, p. 10).

(2) Cass. crim. 12 avril 1889, cité ci-dessus.

ou d'avoir omis de faire timbrer une carte à demi-place ? Chaque fois que le voyageur cherchera à étudier les responsabilités civiles de sa faute, on aura ainsi la preuve de sa mauvaise foi et on pourra le condamner. Mais, en dehors de cette hypothèse, une réparation civile nous paraît suffisante à effacer le préjudice subi par la Compagnie ou possible pour elle.

Sans doute, certains auteurs ont estimé que l'énumération de l'article 1^{er} du Code pénal n'était restrictive qu'en ce qui concerne les infractions prévues et punies par ce Code lui-même, mais nullement aux infractions prévues et punies par les lois postérieures. D'après cette doctrine, l'article 1^{er} du Code pénal ne contiendrait qu'une règle de compétence; pour les autres éléments ou les autres caractères de l'infraction, il faudrait se guider d'après la nature intrinsèque de l'infraction (1).

Mais cette restriction de la portée de l'art. 1 paraît arbitraire; sa rédaction est conçue en termes très généraux et très compréhensifs. D'autre part, l'exposé des motifs était ainsi conçu : « Désormais, le mot crime désignera les attentats contre la société qui doivent occuper les cours criminelles. Le mot délit sera affecté aux désordres moins graves qui sont du ressort de la police correctionnelle. Enfin, le mot contravention s'appliquera aux fautes contre la simple police. » Ces ex-

(1) Garraud, *Traité de droit pénal*, t. 1, n° 86, p. 134.
— Faustin-Hélie, *Instr. crim.* t. 2, n° 2.

pressions paraissent bien engager l'avenir et établir un criterium applicable à toutes les infractions, qu'elles aient été ou non prévues par le Code.

Quoiqu'il en soit de cette question, l'art. 463 Code pénal relatif aux circonstances atténuantes est applicable aux infractions à la police des chemins de fer (1).

D'autre part, la détention préventive n'est jamais possible en notre matière, même pour l'individu voyageant sans billet et sans argent pour payer sa place. Le fait est réprimé par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, mais, comme il n'est pas puni d'un emprisonnement, le contrevenant ne saurait être mis en état d'arrestation préventive, mais on lui demandera de justifier de son identité. S'il le fait, la Compagnie se trouvera en mesure, soit de lui réclamer le prix de sa place, soit de diriger des poursuites contre lui; s'il ne peut établir son identité, il appartiendra à l'autorité administrative de le détenir administrativement, pendant un certain délai, aux termes des articles 6 et 7 du titre III de la loi du 10 vendémiaire an IV (2).

Nous avons eu fréquemment à citer, au cours de notre étude, les infractions à la police des chemins de fer. Il nous reste maintenant à en présenter une sorte de tableau d'ensemble en examinant à quels règlements doit être appliquée la sanction pénale organisée par l'art. 21 de la loi de 1845.

(1) Art. 26. 1. 25 juillet 1845.

(2) Circ. 3 juillet 1854 (Lamé-Fleury, Code ann., p. 173).

Cet article est ainsi conçu : « Toute contravention aux ordonnances royales, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer, et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du ministre des travaux publics pour l'exécution desdites ordonnances, sera punie d'une amende de 16 à 3,000 francs.

« En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double, et le Tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer en outre un emprisonnement de trois jours à un mois ».

Il résulte de ce texte que sont légalement obligatoires, sous la sanction des peines de l'article 21 de la loi de 1845, non seulement les prescriptions de cette loi et de l'ordonnance des 15-21 novembre 1846 modifiée par le décret de 1901, mais encore les prescriptions résultant des arrêtés préfectoraux, pris sous l'approbation du ministre des travaux publics.

L'art. 79 de l'ordonnance de 1846, devenu l'article 76 du décret de 1901 est venu préciser cette disposition et, sous prétexte d'interprétation, paraît avoir étendu le texte de la loi. « Seront, dit-il, constatées, poursuivies et réprimées, conformément au titre III de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, les contraventions au présent décret, aux décisions rendues par le ministre des travaux publics, et aux arrêtés pris sous son approbation, s'il y a lieu, par les préfets pour l'exécution dudit règlement. »

La comparaison littérale de ces deux textes (art. 21

loi de 1845, art. 79 ordonnance de 1846) pourrait faire croire au premier abord que l'ordonnance de 1846, modifiée par le décret de 1901, a créé toute une catégorie de délits nouveaux, puisqu'il ajoute les décisions du ministre des travaux publics aux actes administratifs sanctionnés par un délit.

Rigoureusement parlant, on devrait admettre qu'il y a là une illégalité; en matière pénale, tout est de droit étroit et, de plus, un décret ne peut pas modifier une loi. Néanmoins, la jurisprudence est absolument affirmative à cet égard et reconnaît aux décisions ministérielles la même sanction qu'aux arrêtés préfectoraux (1).

En fait même, les décisions ministérielles forment le contingent le plus important de la réglementation du service des chemins de fer; il paraîtrait assez illogique, d'autre part, que les arrêtés préfectoraux ne puissent être valablement pris que sous l'approbation du ministre des travaux publics et que les actes du ministre des travaux publics n'aient pas la même valeur. L'intention du législateur était évidemment de comprendre les actes ministériels parmi ceux qui sont obligatoires. De nombreux auteurs contestent encore

(1) Cass. 23 juin 1864 (D. P. 1864.2.3 ; S. 1864.1.340). — Cass. 16 déc. 1882 (D. P. 1883.1.177 ; S. 1883.1.433). — Cass. crim., 27 oct. 1900. — Lamé-Fleury, Code ann. des chemins de fer, p. 232. Picard, t. 3, p. 653 ; Aucoc, *Conférences sur l'administration et le droit administratif*, t. 3, n° 1511.

cette façon de voir (1); mais leur thèse, quoique plus strictement juridique, semble se heurter à une jurisprudence trop certaine pour qu'on puisse espérer la modifier : le décret de 1901 ne change pas la situation.

On s'est demandé si, pour avoir la sanction de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, les décisions du ministre des travaux publics doivent être prises sous forme d'arrêtés ou si elles peuvent comporter d'autres formes, par exemple, celles de circulaires. L'article 79 de l'ordonnance de 1846 devenu l'article 76 du décret de 1901 ne prescrit aucune forme spéciale; il suffit donc qu'il y ait une décision prise par le ministre pour l'exécution du règlement général du 15 novembre 1846 et en fait, les circulaires sont entièrement assimilées aux arrêtés. Mais les circulaires sont généralement adressées aux directeurs des Compagnies; elles pourraient donc bien être obligatoires pour les Compagnies; mais elles ne devraient pouvoir l'être pour les voyageurs qui si elles ont été régulièrement publiées. Mais quand peut-on dire qu'elles ont été régulièrement publiées ?

Aucune disposition ne fixe ce point.

En tous cas, pour que des circulaires ministérielles deviennent obligatoires, il faut qu'elles constituent une véritable décision, une dépêche, par exemple, par laquelle le ministre des travaux publics accuserait ré-

(1) Ruben de Couder. — Dict. de dr. comm. V^o chem. de fer, n^o 189 et s. ; Lyon-Caen, note S. 1883.1.434 ; Lamé-Fleury (le Droit du 21 février 1883).

ception d'une lettre manifestant l'intention de la Compagnie de réaliser certaines mesures ne saurait être considérée comme une décision (1).

Quant aux règlements intérieurs des Compagnies, ils ne sont obligatoires que pour la Compagnie elle-même. Leur inobservation peut donc constituer une faute suffisante pour établir la responsabilité de l'agent et, partant, de la Compagnie, mais elle ne saurait constituer une contravention à la charge du voyageur. En matière de droit pénal, en effet, tout est de droit étroit; or, ni la loi de 1845, ni l'ordonnance de 1846 ne donnent une sanction pénale aux règlements intérieurs.

Là encore, la jurisprudence a une tendance fâcheuse à mettre sur la même ligne les divers textes que nous venons de signaler et les règlements intérieurs, ceux-ci approuvés par l'autorité compétente, devant être considérée comme ayant force de loi. « Le règlement du service intérieur, dit un arrêt de cassation du 4 août 1870, d'une Compagnie de chemin de fer régulièrement approuvé par le ministre des travaux publics, a le caractère d'une décision administrative, à l'inobservation de laquelle la sanction pénale de la loi du 15 juillet 1845 est applicable (2).

Mais il y a là une erreur juridique qui nous paraît certaine.

(1) Paris, 18 mai 1872 (Lamé-Fleury, Bull. ann. des ch. de fer, 1872, p. 178).

(2) Cass, 4 août 1870 (Bull. ann. 1870, p. 200).

C'est une assimilation avec les mesures de réglementation prises par le ministre par délégation de l'ordonnance de 1846, qui est inadmissible, d'autant plus que le texte des règlements intérieurs est toujours invoqué contre le public, lequel n'est pas censé connaître ces règlements privés et qui n'ont fait l'objet d'aucune publicité spéciale.

Mais toutes les décisions ministérielles, comme tous les décrets rendus en la matière, sont-ils garantis par une sanction pénale ? Le texte de l'article 21 apporte lui-même sa restriction en énumérant les règlements sur la *police*, la *sûreté* et l'*exploitation*. Aucune difficulté n'existe sur ce qu'on doit entendre par « la police et la sûreté ». Mais que doit-on comprendre par le mot « exploitation » ? S'agit-il là de l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer, ou seulement de l'exploitation technique ? Il est à remarquer d'abord que l'article 21 de la loi de 1845 se trouve dans le titre III qui a pour titre « Des mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les chemins de fer », ce qui semblerait devoir exclure les règles d'exploitation commerciale.

Les travaux préparatoires de la loi paraissent encore confirmer qu'il ne s'agit là que d'exploitation technique. Le projet primitif disait : « Toute contravention à la police, la sûreté ou l'usage des chemins de fer », puis, on ajouta « à l'usage ou à la conservation du chemin de fer » ; puis, enfin on remplaça les mots « usage et conservation » par le mot « exploitation » qui, disait-on, rendait mieux l'idée qu'on voulait ex-

primer (1). Un passage du rapport est d'ailleurs très précis en ce sens. « Frapper, dit-il, des peines les plus sévères, la volonté criminelle, quel que soit le moyen qu'elle emploie pour arriver à ses fins; punir de peines considérables, encore les imprudences qui compromettent la vie des voyageurs; enfin contraindre à l'observation des règlements ceux-là surtout *qui sont chargés de l'exploitation des chemins de fer* : tel est le triple objet que réclame la sûreté publique, tel est le but que se propose le titre III » (2). C'est évidemment l'exploitation technique que le législateur avait en vue.

Malgré ces considérations, la jurisprudence a interprété extensivement le mot « exploitation ». « Les mots « exploitation des chemins de fer », dit un arrêt de cassation, dont se servent tant la loi de 1845 que le règlement de 1846, ne sauraient avoir la même signification que ceux de police et de sûreté qui les précèdent, et, par leur généralité, ils s'appliquent aussi bien aux décisions prises par l'autorité pour le transport des marchandises qu'à celles concernant le transport des personnes... Ces prescriptions, ainsi que les dispositions et décisions prises pour en assurer l'exécution, constituent des obligations réciproques, et les mesures ordonnées par l'autorité compétente, pour garantir la fidèle perception des tarifs, doivent être obéies aussi

(1) Moniteur du 25 juin 1844, p. 1902, col. 3.

(2) Moniteur *loc. cit.*, col. 1,

bien par les expéditeurs que par les Compagnies et sont également protégées par la loi pénale » (1).

C'est en vertu du même principe que la jurisprudence a étendu la sanction pénale à tous les règlements relatifs à l'exploitation. Nous avons eu déjà l'occasion de signaler à maintes reprises cette tendance extensive de la jurisprudence. Elle considère comme contravention l'infraction à tous les règlements et non pas seulement à ceux qui sont pris en vertu d'une délégation formelle donnée au ministre par l'ordonnance de 1846.

Nous ne reviendrons pas une fois encore sur cette question. Toute la difficulté consiste précisément à déterminer quelle est l'étendue de la délégation donnée au ministre, c'est-à-dire, en définitive, quelle doit être la signification des mots « police, sûreté et exploitation » de l'article 24 de la loi de 1845 ?

Telle est la difficulté; elle est grave, mais elle est solutionnée par la jurisprudence d'une façon tellement constante qu'on peut affirmer que cette solution est définitive, et quels que soient les arguments juridiques qu'on puisse faire valoir contre elle, il faut bien, en pratique, lui accorder sinon une valeur légale, au moins la valeur de la chose jugée.

Les infractions à la police des chemins de fer sont constatés par des procès-verbaux dressés concurremment par les officiers de police judiciaire, les ingé-

(1) Cass. 23 juin 1864 (S. 1864.1.340, D. P. 1864.1.496),

nieurs des ponts et chaussées et des mines, les agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'administration et dûment assermentés. Les commissaires de surveillance administrative, ayant la qualité d'officiers judiciaires, sont plus spécialement appelés à verbaliser en cas d'infraction.

Les procès-verbaux sont soumis aux agents des contrôles, puis transmis dans le plus bref délai au procureur de la République. Une circulaire ministérielle du 6 mars 1897 a rappelé aux Compagnies que la transmission au Parquet était obligatoire. Une autre en date du 9 septembre 1897 se plaint que les Compagnies apportent assez souvent dans la transmission de ces procès-verbaux un retard considérable, et leur demande plus de diligence.

Une fois le procès-verbal transmis, il appartient au Parquet de lui donner la suite qu'il comporte; bien entendu, la Compagnie a le droit de se porter partie civile par tous les modes ordinaires comme toute autre personne.

SECTION II

Sanction administrative. Registre des plaintes

Les Compagnies de chemin de fer sont placées sous le contrôle effectif de l'Etat, qui doit surveiller l'accomplissement de leurs diverses obligations. Chaque intéressé a d'ailleurs le droit de porter ses réclamations à la connaissance du service du contrôle: un moyen commode est mis à sa disposition dans chaque gare ou station, le registre des plaintes, qui n'est pas destiné à la Compagnie, et qui n'est pas, comme on le croit généralement, un moyen de saisir la Compagnie d'une réclamation d'indemnité.

Aux termes de l'article 72 du décret de 1901, il est tenu dans chaque gare un registre destiné à recevoir les réclamations des voyageurs, expéditeurs ou destinataires, qui auraient des plaintes à former soit contre la Compagnie, soit contre ses agents. Ce registre est coté et paraphé par le commissaire de surveillance administrative, et non plus par le maire, comme l'édictait l'ordonnance de 1846 (art. 76).

Dans toutes les gares doit être affiché un « Avis au Public » relatif à l'instruction des plaintes inscrites sur les registres des réclamations. Aux termes de la circulaire ministérielle du 31 août 1907, cet « Avis au Public » doit être ainsi conçu :

« AVIS AU PUBLIC

« Dans chaque gare, un registre est mis à la disposition du public :

« 1° Pour recevoir ses plaintes et ses observations;

« 2° Pour l'aviser des suites administratives qu'elles auront reçues.

« Dès que l'instruction est terminée, et, eu plus tard, dans le délai d'un mois, le résultat de l'enquête faite par le service du contrôle de l'Etat est inscrit sur le registre, au regard de chaque plainte ou observation.

« La plainte peut être inscrite sur le registre d'une gare quelconque du réseau français, au choix du plaignant.

« Celui-ci trouvera sur le même registre, dans le délai ci-dessus indiqué, la mention du résultat de l'enquête faite par le service du contrôle. De plus, lorsqu'il aura laissé son adresse et l'indication de la gare qui dessert son domicile, le résultat sera transcrit sur le registre **de cette** gare.

« Si la plainte soulève une question d'indemnité, le plaignant devra, en outre, d'adresser directement à la Compagnie, l'administration n'ayant pas compé

tence pour trancher les questions de cette nature qui, à défaut d'entente amiable avec les Compagnies, relèvent exclusivement des Tribunaux. »

Le registre doit être présenté à toute réquisition des voyageurs, expéditeurs ou destinataires, qui y inscrivent les plaintes ou réclamations qu'ils croient avoir à formuler. Le refus par un agent de présenter le registre constituerait une contravention pouvant donner lieu à une répression pénale (1).

Il ne paraît pas douteux, d'autre part, que la Compagnie serait responsable du préjudice qui résulterait de son refus de laisser inscrire une réclamation sur le registre, alors même que le chef de gare aurait estimé cette réclamation mal fondée. C'est ce qui a été jugé par le Tribunal de commerce de la Seine dans l'espèce suivante : un commerçant se présente à une gare pour demander livraison de trois colis ; il ne lui en est remis que deux. Il émet la prétention de formuler des réserves à ce sujet, sur le registre des plaintes. Le chef de gare, trouvant ces réserves injustifiées, refusa de les laisser inscrire dans la forme présentée par le voyageur et devant la résistance de ce dernier, refusa la délivrance du colis litigieux qui fut vendu aux Halles. Sur une assignation en dommages-intérêts, la Compagnie fut condamnée « Attendu qu'il ne saurait appartenir à la Compagnie de transport de se faire juge de la validité ou de l'opportunité des moyens

(1) Trib. Fontainebleau, 8 avril 1859 ; Circ. 18 juin 1866.

que le destinataire entend faire valoir; qu'elle est sans droit pour refuser à celui-ci la faculté de formuler des réserves et de les motiver, s'il croit, à tort ou à raison, avoir un intérêt à le faire » (1).

Il a même été jugé que la Compagnie est responsable vis-à-vis du voyageur qui, descendu du train pour consigner une protestation sur le registre des réclamations, a été laissé en gare et n'a pu s'occuper que tardivement de ses bagages (2).

Les voyageurs inscrivent leurs réclamations dans la forme qu'ils jugeront la meilleure. Si même ils employaient des expressions injurieuses ou diffamatoires, ils ne seraient pas poursuivables de ce chef. Il a été jugé en ce sens par la Cour de Paris que la personne qui, en inscrivant une réclamation sur le registre, y insère des récriminations injurieuses contre les agents de la Compagnie, ne peut être poursuivie pour diffamation, parce que le registre est, de sa nature, un document secret (3). Apprécient cet arrêt, M. Féraud-Giraud estime que la multiplicité des personnes appelées à vérifier le registre ne paraît pas devoir lui faire attribuer un caractère aussi secret que le pense la Cour de Paris (4). Il nous semble, au contraire, malgré

(1) Trib. com. Seine, 19 déc. 1903, Rev. prat. des ch. de fer, 1904, p. 22.

(2) Trib. comm. Nantes, 22 janv. 1892 ; Rec. Nantes, 1892.1.170.

(3) Paris, 3 juil. 1884 ; France judiciaire n° 84, p. 560.

(4) Féraud-Giraud, t. 3, n° 66.

l'opinion du savant auteur, que, quelque soit le nombre de personnes appelées à connaître le registre, ce dernier est bien secret, chacune des personnes étant tenue par le secret professionnel. L'arrêt de Paris a très bien fait cette distinction puisqu'il décide en même temps qu'il n'est pas permis à un voyageur de prendre connaissance des plaintes antérieurement consignées par des tiers, sur le registre des réclamations, mis à sa disposition pour l'inscription d'une plainte.

La plainte doit être adressée au ministre des travaux publics et non au directeur de la Compagnie. Elle doit être datée et signée. Le registre des réclamations ne doit point recevoir les témoignages ou les observations des tiers (Déc. min. 24 janv. 1872).

Lorsqu'une plainte a été inscrite sur le registre, le chef de gare doit en envoyer copie au commissaire de surveillance administrative de la circonscription. Ce dernier fait une enquête; il instruit la plainte au premier degré, puis la plainte est transmise aux ingénieurs et inspecteurs du contrôle ou même au ministre des travaux publics, suivant la nature et l'importance de la question à résoudre. Les fonctionnaires et agents du contrôle ont de plus le droit de prendre communication sur place du registre des réclamations.

Comme on le voit, ce n'est pas la Compagnie qui est chargée de répondre aux plaintes, c'est le service du contrôle. Il n'y a donc lieu d'inscrire sur le registre que les réclamations destinées à ce service, tandis qu'on croit généralement que la Compagnie est valablement saisie d'une demande d'indemnité faite par cette voie.

Il n'en est rien. Le chef de gare connaît la plainte, simplement comme agent de transmission entre le voyageur et le service du contrôle, mais quelque extraordinaire que cela paraisse, la Compagnie est réputée ne pas connaître la réclamation ainsi formulée. C'est pour rectifier cette erreur communément répandue qu'on a inséré dans l'avis au public une disposition spécifiant que si la plainte soulève une question d'indemnité, le plaignant devra, en outre, s'adresser directement à la Compagnie. Bien plus, cette disposition doit être reproduite en tête de chacune des pages du registre des plaintes. Chaque fois donc qu'un voyageur, un expéditeur ou un destinataire veut faire valoir une réclamation d'ordre commercial, c'est-à-dire une demande d'indemnité, il devra saisir directement la Compagnie.

Précisons toutes ces notions par un exemple. Un voyageur a subi un retard important, qui lui a fait manquer une correspondance et lui a occasionné un préjudice considérable. Il peut inscrire une plainte sur le registre, afin que le service du contrôle soit saisi de la question, fasse une enquête, rappelle, au besoin, la Compagnie à l'observation des règlements, fasse prendre en un mot les mesures nécessaires pour éviter de semblables retards. Mais la demande d'indemnité serait inutilement formulée sur le registre, le service du contrôle n'ayant aucune compétence pour trancher les questions de cette nature qui relèvent des Tribunaux. Il faut pour cette demande saisir la Compagnie d'une réclamation régulière. Le mieux, en pareil cas,

est d'ajouter à la suite de la réclamation inscrite sur le registre une mention analogue à celle-ci : « Sous réserve formelle de toute demande d'indemnité ».

Toute plainte doit être transmise au commissaire de surveillance administrative. Dès que l'instruction est terminée et, au plus tard dans le délai d'un mois, le résultat de l'enquête doit être inscrit sur le registre en face de chaque plainte. L'intéressé doit donc, théoriquement du moins, pouvoir toujours connaître le résultat de sa réclamation qui doit lui être présenté à toute réquisition et de voir en face de sa plainte la réponse inscrite; s'il n'y avait aucune réponse dans le délai d'un mois, le service du contrôle serait en faute et une nouvelle réclamation pourrait être faite contre lui. Le délai d'un mois doit être compté de quantième à quantième, indépendamment du nombre de jours. Une réclamation faite le 15 février doit être répondue le 15 mars au plus tard.

La réponse du service du contrôle doit être inscrite sur le même registre que celui où se trouve la plainte. Il pourrait dans bien des cas y avoir dans cette circonstance une impossibilité pour le voyageur de connaître le résultat de sa réclamation. Aussi a-t-il la faculté d'indiquer son adresse et l'indication de la gare qui dessert son domicile. Dans cette hypothèse, le résultat doit être transcrit aussi sur le registre de cette gare.

... Il semble qu'il serait bien facile de rendre la réclamation plus efficace, en édictant l'obligation pour le service du contrôle ou pour la Compagnie de faire con-

naître le résultat de l'enquête par simple lettre à l'adresse du réclamant, lorsque celui-ci l'a indiquée. Que de réclamations, dont on ne soucie plus après quelques jours, pour ne pas se donner la peine d'aller consulter à nouveau le registre.

Ne faudrait-il pas aussi à ces plaintes une sanction moins illusoire qu'une enquête du service du contrôle ?

Pour être complet, il faut ajouter que les plaintes peuvent être oralement adressées aux commissaires de surveillance administrative lorsqu'il y en a un dans la gare. Elles sont instruites comme les plaintes inscrites sur le registre. Mais, dans ce cas, et au moment même de la plainte, le commissaire de surveillance administrative doit entendre les témoins et prendre connaissance des documents qui lui sont présentés.

Il résulte de tout ce qui précède que l'inscription d'une plainte sur le registre des réclamations est une mesure toute administrative, qui ne préjudicie en rien aux droits et intérêts des parties. Un témoin ne saurait donc être reproché par ce motif que, sur le registre des plaintes d'une gare, il a formulé la même plainte et la même demande en dommages-intérêts que celui à la requête duquel il est cité, un tel cas de reproche ne rentrant dans aucune des catégories de l'art. 283 C. pr. civ. (1).

(1) Trib. civ. St-Calais (jugeant commercialement. 15 mars 1901, Rev. pratique des chemins de fer, 1901, p. 191).

SECTION III

Sanction civile. Responsabilité en cas d'accidents

La sanction civile n'est certes pas la moins négligable vis-à-vis des Compagnies de chemins de fer. Il n'est ni contestable ni contesté que l'inexécution de leurs obligations entraîne pour elles l'obligation de réparer le préjudice qu'elles ont ainsi causé : ce point ne saurait nous retenir longtemps. Le principe en est certain. Nous avons eu l'occasion d'en étudier l'application en ce qui concerne le retard des trains.

Nous aurons maintenant à en examiner le principe dans les détails en ce qui concerne les divers cas de responsabilité civile : mais cette étude complète excéderait le cadre de notre travail. Il nous suffira donc d'en établir les principes directeurs.

Nous aurons ainsi à prendre parti sur une question de responsabilité civile, qui ne met pas seulement en jeu l'application du contrat de transport, mais encore les principes généraux de la responsabilité délictuelle et quasi délictuelle et qui est relative aux accidents

de chemin de fer. Il est malheureusement inutile de souligner le grand intérêt pratique d'un tel débat, le nombre des accidents entraînant la mort ou des blessures allant toujours en augmentant.

On sait les grandes discussions auxquelles la question a donné lieu et en les résumant, nous indiquerons aussi brièvement que possible notre sentiment. Les divergences graves qui se produisent journellement à ce sujet démontrent une fois de plus la nécessité d'un texte précis qui consacrerait les droits et les obligations de chacun. Que de procès perdus devant tel Tribunal auraient été gagnés devant tel autre ! Cette incertitude est, à notre avis, plus déplorable que toute solution nette, dans quelque sens qu'elle soit.

Quels sont les principes juridiques applicables à notre matière ? Sont-ce les principes de la responsabilité délictuelle ? Dans ce cas que faut-il entendre par « faute » et doit-on comprendre dans ce terme toutes les négligences ? Faut-il au contraire appliquer les principes de la responsabilité contractuelle ? Dans ce cas, quels en sont le fondement et la portée ? Peut-on d'autre part, appliquer au transport des voyageurs l'art. 1784 C. civ. qui ne vise expressément que ces choses ? Qui doit être responsable des cas fortuits ? A qui incombe la charge de la preuve ? Tout autant de questions, qui ont donné lieu aux réponses les plus diverses. Essayons à notre tour de les élucider rapidement (1).

(1) Au sujet de la responsabilité en ce qui concerne les marchandises, cfr. Josserand, op. 1, p. 456 et s.

On sait que notre droit connaît deux sortes de responsabilités : une responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle, qui a son fondement dans l'art. 1382 C. civ., et une responsabilité contractuelle fondée sur l'inexécution d'un contrat et régie par les art. 1147 et s. C. civ. En principe, ces deux responsabilités supposent une faute mais tandis que dans la première, la faute doit être établie, dans la seconde elle est présumée : telle est du moins l'opinion courante (1). Autre conséquence : dans la première la charge de la preuve incombe au demandeur ; dans la seconde, elle incombe au défendeur. Dans les deux cas, la force majeure exonère l'auteur de l'accident de toute responsabilité ; mais dans la responsabilité délictuelle, c'est au demandeur à prouver qu'il n'y a pas force majeure, tandis que dans la responsabilité contractuelle, c'est au défendeur à prouver qu'il y a eu force majeure.

Les conséquences des deux responsabilités sont toute différentes : tandis que l'auteur de l'accident au cas de responsabilité délictuelle, est responsable

(1) Saleilles, *Obligation*, 2^e édit. p. 433, note 1 ; Huc, *Tr. de dr. civil*, t. 8, p. 562. — Cette différence entre la responsabilité délictuelle et la responsabilité contractuelle est vivement contestée (Planiol, t. 2, p. 292, n^o 888). Cette question excède le cadre de notre étude. Il nous semble cependant plus rationnel d'admettre que le débiteur, qui était tenu d'une obligation, doit être présumé en faute de n'avoir pas exécuté cette obligation. La question n'a d'ailleurs qu'un intérêt théorique : sa seule importance pratique réside dans la charge de la preuve, sur laquelle tout le monde est d'accord.

de toutes les conséquences de l'accident, il n'est, au cas de responsabilité contractuelle, tenu que des conséquences immédiates et directes de l'accident, par application des art. 1150 et 1151 du Code civil.

Ces principes posés, nous estimons que le voyageur victime d'un accident peut à son gré fonder son action en dommages-intérêts sur l'une ou l'autre de ces responsabilités. Mais il a intérêt, s'il le peut, à agir en vertu des art. 1382 et s., puisqu'ainsi il obtiendra la réparation de tout le préjudice qu'il a souffert.

Chaque fois donc qu'une faute pourra être établie à la charge de la Compagnie ou d'un de ses agents, la Compagnie sera responsable en vertu d'un délit où la Compagnie ou ses agents auront agi en violation des lois, décrets, règlements ou instructions qui lui sont imposés ou qu'elle s'est imposés elle-même. Si le matériel est en mauvais état, s'il est mal entretenu, si les signaux réglementaires n'ont pas été faits, si l'aiguilleur a commis un défaut d'aiguillage, si le nombre des voitures composant le convoi dépasse le maximum réglementaire, si les trains ont des retards tenant à la mauvaise organisation de la Compagnie, etc., etc. etc., la Compagnie sera sans aucun doute responsable. Il est inutile de citer sur ce point des décisions de jurisprudence ; elles sont trop nombreuses et n'apporteraient aucune précision au principe.

Mais que faut-il entendre par faute et doit-on considérer les négligences légères comme suffisantes pour entraîner l'application de l'art. 1382 ? Sans doute, il y a là, avant tout, une question de fait, insoluble

par un principe général : c'est aux juges du fond à apprécier si la négligence reprochée est suffisante pour constituer une faute et en même temps pour avoir causé le préjudice. Mais, en principe, il nous paraît certain qu'une négligence, même d'apparence légère, peut surtout en notre matière, être constitutive d'une faute. L'article 1383 ne parle-t-il pas expressément d'imprudence et de négligence ?

Cette solution résulte d'ailleurs d'un arrêt de la Cour de cassation (Chambre civile) en date du 10 novembre 1844, et qui a fait jurisprudence. Il s'agissait d'un voyageur, arrivé à une gare avec un retard important sur l'heure réglementaire. En voulant traverser la voie pour gagner la porte de sortie des voyageurs, il a été mortellement atteint par un express qui franchissait la gare à ce moment-là, mais était masqué au voyageur par les wagons du train en gare. Le Tribunal de Clermont et la Cour d'Amiens avaient déclaré la Compagnie non responsable, celle-ci n'ayant commis aucune faute positive (1). La Cour de cassation s'est prononcée en sens contraire : « Attendu, dit-elle, que le retard extra-règlementaire du train n° 36 ayant occasionné le croisement, à la gare de Gannes, de ce train avec l'express, il est résulté de ce retard un péril pour les voyageurs qui, descendus du train n° 36, au moment où l'express allait passer, avaient à traverser la voie pour sortir de la gare; que

(1) Amiens, 29 déc. 1881, Cass. 10 nov. 1884 (S. 1885. 1.129 ; D. P. 1885.1.433).

dans ces circonstances anormales, les employés de la Compagnie étaient obligés de signaler le danger aux voyageurs et de prendre des *dispositions particulières et exceptionnelles pour les préserver de tout accident.* » La jurisprudence paraît s'être orientée dans le sens de l'arrêt de la Cour suprême et avoir une tendance à étendre le plus possible la notion de faute (1). Il suffit que les agents de la Compagnie aient pu et dû se rendre compte de la possibilité d'un accident et qu'ils n'aient pas pris toutes les précautions pour l'éviter, pour que leur responsabilité soit établie (2).

La Compagnie doit être aussi déclarée responsable de l'accident survenu à un voyageur, s'il est établi que cet accident a pour cause la négligence du mécanicien qui n'a pas arrêté le train le long du quai, et que le voyageur, obligé de descendre en pleine voie, s'est blessé en tentant de franchir la distance trop considérable pour son âge ou ses forces, qui séparait le wagon du sol (3).

Plusieurs auteurs trouvent excessive cette interprétation des articles 1382 et suivants et estiment qu'une abstention ne peut pas constituer une négligence. « Tout délit, disent MM. Aubry et Rau, — et ils appli-

(1) Paris, 21 déc. 1874 (D. P. 1876.2.72). — Caen, 22 déc. 1876 (S. 1877.2.46). — Cass. req. 8 fév. 1875 (S. 1875.2.104). Aix, 10 janv. 1877 (S. 1877.2.336). — Cass. req. 7 janv. 1878 (S. 1878.1.412).

(2) Paris, 31 janv. 1895 (Gaz. Trib., 22 fév. 1895).

(3) Grenoble, 10 mai 1883 (Bull. ann. des ch. de fer, 1884, p. 42). — Aix, 12 déc. 1887, (ibid. 1890, p. 24).

quent le même principe aux quasi-délits — consiste dans un fait de l'homme. Ce fait peut être un fait négatif ou d'omission, aussi bien qu'un fait positif ou de commission. Toutefois, une personne qui, par quelque omission, a occasionné un dommage à autrui, n'en est responsable qu'autant qu'une disposition de la loi lui imposait l'obligation d'accomplir le fait omis (1).

N'y a-t-il pas une certaine confusion dans ce raisonnement, ou plutôt, n'est-il pas excessif de l'appliquer aux négligences dont nous parlons dans un accident de chemin de fer ? La loi ou les règlements font une obligation aux agents de veiller à la sécurité des voyageurs : lors donc que des circonstances exceptionnelles se produisent, les agents ont l'obligation stricte de prendre toutes les mesures exceptionnelles nécessaires pour éviter les accidents. Chaque mesure ne peut pas être prévue par un texte, puisque, par hypothèse, nous sommes en présence de circonstances exceptionnelles. La loi et les règlements imposent toute mesure utile : il appartiendra aux Tribunaux d'apprécier si les mesures ont été prises ou non.

Mais, à notre avis, en l'absence de toute responsabilité délictuelle, c'est-à-dire s'il est impossible de prouver une faute à la charge de la Compagnie ou de

(1) Aubry et Rau, 3^e édit., t. 3, § 444, p. 540 et § 446, p. 547. — V. aussi Demolombe, t. 31, n^o 474, p. 409 et n^o 479, p. 414).

ses agents, le voyageur peut se fonder sur la responsabilité contractuelle.

Est-ce à dire qu'il doive appliquer au transport des personnes l'art. 1784 C. civ. qui stipule que les voituriers sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues ou avariées par cas fortuit ou force majeure ? On l'a soutenu en faisant remarquer l'inconséquence qu'il y aurait à protéger moins efficacement les accidents de personnes que les pertes ou avaries de marchandises.

Mais il faut reconnaître que le texte de l'article 1784 se prête mal à cette extension : son fondement juridique est assurément dans l'idée de dépôt nécessaire, incompatible avec le transport des voyageurs. D'autre part, l'article parle des « choses confiées aux voituriers » et établit le principe de la responsabilité pour les « pertes et avaries », toutes expressions inapplicables aux personnes.

Aussi, la jurisprudence s'est-elle prononcée contre l'extension de l'article 1784 au transport des voyageurs (1).

Certes, on peut se demander si, ainsi posée, la question est sur son véritable terrain. On ne peut pas plus, semble-t-il, déduire du principe applicable aux choses la règle applicable aux personnes qu'on ne peut,

(1) Cass. 10 nov. 1884 (D. P. 1885.1.433). — Cass. req. 1^{er} mai 1899 (D. P. 1899.1.558). — Paris, 23 et 27 juillet 1894 (D. P. 1895.2.63). — Rouen, 3 déc. 1898 (D. P. 1899.2.316).

par *a contrario* lui appliquer la règle contraire. Mais, ainsi que le déclare un arrêt de la Cour de Douai, ne peut-on pas affirmer que « l'article 1784 C. civ. n'est que la conséquence du principe général qui veut que le voiturier soit tenu, ainsi que tout autre dépositaire d'un corps certain, de le rendre en bon état, à moins qu'il ne justifie de l'extinction de son obligation » ? (1). Il y a évidemment, non pas seulement un abus de mot, mais une inexactitude et presque un non sens à parler de « dépôt » au sujet des voyageurs. « Le contrat de transport des voyageurs, dit M. Guillouard, ne donne point au voiturier la garde des voyageurs qu'il transporte. Le voyageur est libre de continuer son voyage jusqu'à l'endroit convenu, ou de s'arrêter à la première station; il est libre de se conformer aux règlements de la Compagnie qui le transporte ou de commettre des imprudences; en un mot, il est son propre gardien.

Cela est tellement vrai qu'il ne viendrait à l'idée de personne de rendre le voiturier responsable de la disparition du voyageur qu'il doit conduire, tandis qu'il est certainement responsable, d'après l'art. 1784, de la disparition des marchandises ou des animaux qu'il doit transporter » (2).

La réfutation de Guillouard nous paraît convaincante. Raisonnablement, on ne saurait dire que les voyageurs sont l'objet d'un contrat de dépôt.

(1) Douai, 31 mars 1890 (Jur. Douai, 1890, p. 99).

(2) Guillouard, t. 2, n° 765, p. 498.

Mais est-il indispensable, pour établir la responsabilité contractuelle de la Compagnie en cas d'accident, de recourir aux principes du dépôt ? Ne suffit-il pas d'appliquer à notre espèce les principes ordinaires des obligations ? N'est-il pas évident que l'obligation de transporter le voyageur sain et sauf fait partie — au moins tacitement — du contrat de transport ? « Le voiturier, disent MM. Lyon-Caen et Renault, est tenu de prendre soin de la personne du voyageur, de façon à ce qu'il parvienne sain et sauf au lieu de sa destination » (1). Précisant cette idée, M. Lyon-Caen dit ailleurs : « C'est par un contrat que le voiturier est obligé de transporter le voyageur dans le lieu convenu et de faire en sorte qu'il y parvienne sain et sauf. Quand le voyageur ou ses héritiers réclament des dommages-intérêts au voiturier, à raison de ce que le voyageur a été blessé ou tué en route, c'est de l'inexécution ou de la mauvaise exécution du contrat qu'ils se plaignent. Il s'agit là d'une faute contractuelle comme dans le cas où des dommages-intérêts sont réclamés pour perte ou avaries des marchandises » (2).

Plusieurs auteurs soutiennent la même idée. « Quand un voiturier prend en charge un colis ou un voyageur, dit l'un d'eux, il s'engage à les transporter dans un délai déterminé et en bon état » (3). « Qu'est-ce, en

(1) Lyon-Caen et Renault, *Tr. de dr. comm.*, t. 3, n° 707, p. 498.

(2) Lyon-Caen (*Revue pratique* 1886, p. 362).

(3) Sarrutenote dans *D. P.* 1885.1.433.

fait, que le contrat de transport ? se demande un autre. Une convention par laquelle le voiturier, pour un prix déterminé, s'oblige à porter l'objet dont il s'agit d'un lieu dans un autre : n'est-ce pas, selon le sens commun et la bonne foi, le remettre à l'arrivée tel qu'on l'a reçu au départ, c'est-à-dire sans altération survenue pendant le transport et surgie du transport » (1).

Un certain nombre de décisions de jurisprudence se sont prononcées en ce sens (2). Un arrêt de la Cour d'appel de Paris, en date du 21 juillet 1893, dit, par exemple : « Attendu que par le fait qu'un voyageur a pris place dans une voiture de la Compagnie et que celle-ci s'est chargée de son transport, il s'est formé entre les parties un contrat, en vertu duquel la Compagnie a assumé l'obligation d'effectuer le transport avec le soin nécessaire pour que le voyageur arrive sain et sauf au lieu de destination; que ce contrat doit produire ses conséquences normales » (3).

Il ne nous paraît pas douteux que cette obligation de sécurité est comprise dans les conventions des par-

(1) Sainctelette, p. 92, n° 3. Dans le même sens, Bédarride, t. 2, n° 431 et s.

(2) Cass. 1^{er} mai 1855 (D. P. 1855.1.157). — Paris, 27 nov. 1866 (D. P. 1876.5.387 ; S. 1867.2.320). — Amiens, 9 mars 1879 (Jur. Amiens 1879, p. 207). — Aix, 5 juill. et 12 déc. 1887 (S. 1887.2.230 et 1888.2.138). — Trib. comm. Seine, 2 mars 1893 (Gaz. Trib. du 2 mars 1894).

(3) Paris (4^e ch.) 21 juill. 1892 (Gaz. Trib. des 8 et 9 août 1892). — Paris, 23 juillet 1894 (7^e ch.) (Gaz. Trib. du 7 décembre 1894).

ties. Il est bien certain que le voyageur s'abstiendrait de voyager s'il n'était persuadé que la Compagnie fait tous ses efforts pour le transporter sain et sauf. D'autre part, la Compagnie fait une entreprise commerciale. Les risques d'accident doivent entrer dans ses prévisions, non seulement pour en prévenir l'existence, mais encore pour en réparer les conséquences. Elle a les bénéfices de l'entreprise; il est bien juste qu'elle en ait les charges et les risques. Ses obligations doivent être d'autant plus rigoureuses qu'elle est investie d'un monopole et que le voyageur, qui a besoin de voyager n'a pas la ressource de s'adresser à un concurrent.

L'obligation contractuelle de la Compagnie trouve ainsi sa base dans le contrat même de transport, qui contient implicitement l'obligation pour la Compagnie de veiller à la sécurité du voyageur. Cette obligation résulte explicitement d'ailleurs de l'art. 49 du cahier des charges qui est ainsi conçu : « La Compagnie sera tenue d'effectuer constamment *avec soin*, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, *le transport des voyageurs*, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés. »

Tel est, à notre avis, l'aspect sous lequel peut se présenter la question de la responsabilité des Compagnies de chemins de fer en cas d'accident. S'il est impossible d'établir une faute de la Compagnie ou de ses agents, et partant, d'invoquer l'art. 1382, le voyageur n'est pas cependant privé de tout recours : il peut encore invoquer la responsabilité contractuelle, ce qui

le dispense de toute autre preuve que celle de la matérialité de l'accident pendant le cours du voyage. Dans ce cas, la Compagnie est présumée responsable, puisqu'il s'agit de l'inexécution de l'obligation de sécurité qui lui incombe. Elle ne pourra se dégager qu'en établissant que l'accident est dû à un cas fortuit ou de force majeure, ou à la faute de la victime. Nous n'avons pas besoin ici d'indiquer longuement ce qu'il faut entendre par là, il nous suffira de dire que la force majeure n'exonère la Compagnie de toute responsabilité que s'il était impossible de prévoir que ce cas de force majeure viendrait à se produire. C'est ainsi qu'une tentative criminelle qui, en principe, est un cas de force majeure, peut ne pas l'être s'il avait été possible à la Compagnie de la prévoir et surtout de l'éviter par quelques précautions (1).

En tous cas, c'est à la Compagnie qui invoque la force majeure qu'en incombe la preuve : si elle ne l'apporte pas, elle doit être déclarée responsable.

Mais il importe de remarquer que cette présomption de responsabilité ne s'applique qu'à la responsabilité contractuelle et que les conséquences de cette responsabilité sont moins graves que celles de l'autre. En effet, les articles 1150 et 1151 Code civil stipulent que le débiteur n'est tenu que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat et de ceux qui sont une suite « immédiate et di-

(1) Au sujet de la force majeure, V. d'ailleurs supra,

recte de l'inexécution de l'obligation ». La première est responsable, par exemple, en ce cas, des frais médicaux et pharmaceutiques, des frais funéraires, s'il y a lieu, et du manque à gagner pendant toute la durée de l'incapacité de travail. Mais elle ne serait pas tenue des autres conséquences plus lointaines de l'accident, et dont elle serait tenue en cas de responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle.

Telles sont les conclusions auxquelles nous conduit une analyse juridique de la responsabilité des Compagnies au cas d'accident de chemins de fer. Mais comme nous le disions au début de cette section, l'incertitude des solutions sur cette grave question est des plus regrettables, et nous émettons le vœu que le législateur la fasse prochainement cesser, en déclarant les Compagnies de chemins de fer responsables en principe, sauf en cas de force majeure, qu'elles auront la charge de prouver.

CONCLUSIONS

Nos codes parlent à peine du transport des voyageurs. Ce contrat a pourtant pris un tel développement dans le cours du XIX^e siècle que la nécessité se fait sentir d'une réglementation précise en la matière. Le voyageur peut à peine se reconnaître dans la multiplicité des règlements divers édictés : il lui est souvent difficile de fixer la limite de ses droits. Le décret du 1^{er} mars 1901 a modifié l'ordonnance du 15 novembre 1846, mais seulement dans quelques détails. Les principes sont restés dans la même incertitude et la jurisprudence manifeste une tendance assez inexplicable à interpréter les règlements avec rigueur, c'est-à-dire en faveur des Compagnies et à l'encontre du public. Des ligues se sont bien fondées pour essayer de lutter contre ce qu'on appelle l'omnipotence des Compagnies. Mais on peut assurer que leur action a été des plus restreintes.

Et pourtant, il nous semble que sur bien des points, la jurisprudence a dépassé les limites d'une interprétation juridique des règlements. Aussi, arrivé au terme

de notre étude, résumerons-nous en quelques mots les modifications qui nous paraîtraient désirables dans l'intérêt du public, et sans nuire aux légitimes intérêts des Compagnies :

1° Les infractions à la police des chemins de fer devraient être entièrement assimilées à des délits et n'être punissables qu'aux cas d'intention frauduleuse. On éviterait ainsi de nombreuses poursuites que les magistrats se considèrent comme dans l'obligation légale de réprimer, alors que la bonne foi du prévenu est reconnue de tous. Ou bien il faudrait transformer ces infractions en simples contraventions passibles de peines de simple police.

2° Il serait nécessaire que les diverses infractions soient exactement énumérées par les textes et chaque infraction devrait être expressément prévue, ce qui ne serait d'ailleurs qu'une application pure et simple du droit commun. Il nous paraît scandaleux qu'une circulaire ministérielle qui n'est souvent l'objet d'aucune publicité légale puisse créer des infractions nouvelles. Ou bien, dirons-nous comme précédemment, ces *infractions* devraient-elles revêtir uniquement le caractère de contraventions.

3° Au cas d'accident, les principes de la responsabilité doivent être modifiés. Les Compagnies seraient présumées responsables, sauf en cas de force majeure ou de faute de la victime. Bien entendu, c'est à elles qu'incomberait le soin de prouver leur non responsabilité. Cette responsabilité nous paraîtrait une charge de leur exploitation, une sorte de risque professionnel.

4° Enfin les obligations respectives des parties nous semblent devoir être un peu plus exactement précisées afin que chacun puisse mieux connaître ses droits et ses obligations. Cette nécessité d'une réglementation plus précise s'impose particulièrement en ce qui concerne les obligations du voyageur dans l'intérieur même du compartiment. Il importe qu'un voyageur grincheux, sous prétexte d'user intégralement de ses droits, ne puisse pas léser les droits tout aussi légitimes des autres voyageurs.

Telles sont les modifications au contrat de transport des voyageurs que les nécessités modernes nous paraissent rendre nécessaires dans l'état actuel de notre droit et de nos chemins de fer.

Vu :

Lyon, le 5 juillet 1910,
Le Président de la Thèse,
BOUVIER-BANGILLON

Vu :

Le Doyen,
6 juillet 1910,
FLURER.

Vu et permis d'imprimer,
Lyon, le 7 juillet 1910,
Le Recteur de l'Académie,
JOUBIN.

TABLE DES MATIÈRES

BIBLIOGRAPHIE	7
INTRODUCTION	9

CHAPITRE PREMIER

Obligations de la Compagnie

SECTION PREMIÈRE. — La Compagnie doit donner au voyageur la possibilité d'être transporté.....	25
SECTION II. — La Compagnie s'engage à veiller à la commodité du voyageur et à sa sécurité.....	71
SECTION III. — La Compagnie s'engage à mettre le voyageur à destination.....	100

CHAPITRE II

Obligations des Voyageurs

SECTION PREMIÈRE. — Obligations des voyageurs vis-à-vis de la Compagnie.....	126
--	-----

SECTION II. — Obligations des voyageurs vis-à-vis des autres voyageurs	154
SECTION III. — Obligations des voyageurs relatives à la sécurité	168

CHAPITRE III

Sanctions des obligations résultant du contrat de transport

SECTION PREMIÈRE. — Sanction pénale, infraction à la police des chemins de fer.....	173
SECTION II. — Sanction administrative. — Registre des plaintes	187
SECTION III. — Sanction civile, — Responsabilité en cas d'accidents	195
CONCLUSIONS	209
